CERTAMEN DEL PATRIOTISMO

Trabajos y Opiniones

sobre las

Cuestiones Agraria y Ferrocarrilera,

en relación con los

Concesionarios Extranjeros en Costa Rica

Cooperativa Bananera Costarricense

15 de Mayo 1928

Imprenta "La Tribuna"
San José, C. R.

CERTAMEN DEL PATRIOTISMO

Trabajos y Opiniones

sobre las

Cuestiones Agraria y Ferrocarrilera,

en relación con los

Concesionarios Extranjeros en Costa Rica

Cooperativa Bananera Costarricense

15 de Mayo 1928

Imprenta "La Tribuna".
San José, C. R.

Digitized by the Internet Archive
in 2025 with funding from
Universidad Francisco Marroquin

https://archive.org/details/certamendelpatriotismo1928guat

A manera de prólogo

El *Certamen del Patriotismo*, abierto por la *Cooperativa Bananera Costarricense* bajo las bases que aparecen en el respectivo prospecto, es una resultante necesaria de las condiciones geográficas, internacionales, políticas, administrativas y económicas en que se encuentra el país.

Costa Rica, con su problema de límites con Panamá—si bien resuelto por los fallos Loubet y Davis—todavía pendiente de la aceptación del último fallo por parte de aquella República; con sus tierras bananeras excelentes en la zona del Pacífico, adjudicadas a ella y quizás codiciadas por algún trust bananero americano; con su situación geográfica que hace indispensable su aquiescencia para la construcción del Canal de Nicaragua, obra que, a juzgar por recientes noticias de la prensa, muy pronto será acometida y con la que ha de quedar el suelo costarricense convertido en una isla en medio del Continente; con su envidiable y bien merecida reputación internacional; con su estabilidad política universalmente reconocida; con su administración en manos de un gobernante probo y progresista, Lic. don Cleto González Víquez; con su problema económico resuelto satisfactoriamente y, finalmente, con una constante aspiración de progreso, es un país llamado a experimentar—en un futuro muy próximo—no sólo un maravilloso desenvolvimiento de su agricultura sino el advenimiento de una era de transformación radical que lo convertirá, de país agrícola y embrionario, en un país manufacturero y de perfecto desarrollo.

La afirmación anterior descansa sobre el supuesto de que todas las privilegiadas condiciones de que goza este jirón del suelo americano, sean debidamente aprovechadas por sus actuales y futuros habitantes a base de conservar el alma, la raza, la lengua, la religión, el territorio, el conjunto de elementos—en una palabra—que constituyen la nacionalidad.

Esta aspiración se anida en cada pecho costarricense, no como una negación de hidalga hospitalidad hacia el extranjero sino como un llamamiento dirigido a él para que venga aquí a radicarse y formar con nosotros, en perfecta igualdad, la futura patria costarricense. No creemos equivocarnos al afirmar que estamos, en este momento, interpretando también el sentimiento genuino de la América Ibero Americana, que es igual al costarricense.

Aunque disgregadas sobre un inmenso territorio, las naciones americanas de habla española y portuguesa tienen—en el fondo—una sola aspiración e idealidad: su libre desarrollo—autónomo y exento de trabas y prejuicios—a beneficio de sus actuales habitantes y de los extranjeros que quieren venir—en igual pie que los ciudadanos actuales—a compartir los beneficios y a sobrellevar las desventajas de nuestra entera situación, como hermanos nuestros y como progenitores de los futuros ciudadanos de estas nacionalidades.

En el Continente Americano existen—prácticamente—dos razas; la anglosajona en el Norte y la Ibero-Americana en el Centro y Sur. Entre ambas no existen diferencias de intereses que las puedan distanciar. Al contrario: existe una providencial concatenación de fuerzas y de idealidades.

Estamos unidos, indisolublemente unidos, los habitantes de América, por el gran principio democrático que nos cobija y conforme al cual todos los individuos—no importando su raza o su alcurnia—tenemos la misma oportunidad en el propio mejoramiento y en la eterna inquietud por nuestra felicidad. Aquí no hay prejuicios contra nada ni contra nadie. Todas las razas, todas las ideas, todos los sentimientos, todas las manifestaciones de la vida, individual y colectiva, encuentran amplia acogida en este vasto continente que abarca la extensión del Globo, de Polo a Polo y de Océano a Océano.

El inmenso escenario corresponde al grandioso papel que sus pobladores han de ejercer en el futuro de los destinos humanos. Aquí hay espacio para casi toda la raza humana y hay cabida para todas sus aspiraciones y actividades.

¿Existe algún factor que se oponga a la armonía y fraternidad que deben reinar en el Continente? ¿Hay obstáculos para que el vasto Continente y las razas que lo habitan vayan hacia adelante, en perfecta hermandad, en su perpetua aspiración de progreso? ¿Existen trabas para la verdadera fraternidad y solidaridad continentales? Es preciso señalarlas—Es indispensable destruirlas.

«Ningún esfuerzo en favor del progreso humano se pierde», dijo un intelectual hispano. Esta convicción ha sido la que ha guiado a esta Asociación al iniciar el Certamen y ella también ha sido—sin duda alguna—la que guió a los participantes en él.

A veces las más ínfimas causas producen los mayores efectos. La vieja historia del clavo que faltó en la herradura y dió lugar a la caída del caballo, a la muerte del General y a la pérdida de la batalla y de la guerra, con la consiguiente pérdida de la nación respectiva, se repite constantemente en la Historia. Nada tendría de extraño, pues, que este modesto esfuerzo nuestro llegase a tener consecuencias trascendentales a favor de la *fraternidad positiva* del Continente.

En todas las épocas han sido cuestiones vitales para los pueblos las relacionadas con la propiedad de la tierra y con las vías de transporte. Ellas han señalado siempre la grandeza y la decadencia de las naciones

En los pasados tiempos, cuando los representativos de la soberanía—papas, reyes y emperadores peleaban por los cetros, por los honores, por la religión y por las sucesiones, invariablemente—fuera del elemento humano—lo más importante fué la tierra conquistada, que pasaba a ser propiedad del vencedor y las vías que daban acceso a esa tierra.

Los factores continúan siendo, potencialmente, los mismos. Han cambiado el tono y los medios.

El problema de la tierra agitó al pueblo Asirio, tanto como al Egipto, a Persia, a Roma. Ha sido el problema básico, doquiera que ha brillado o se ha obscurecido la civilización. De todas las tierras que abarcaba el Imperio Romano—que comprendía casi todo el mundo conocido—llegó a adueñarse un grupo compuesto solamente de cien mil personas (quirites), que constituyeron la clase privilegiada. Se ha dicho, con mucha gracia, que la invasión de los bárbaros del Norte *fue la última ley agraria romana, escrita con sangre.*

Las modernas hecatombes de Rusia y México y la inquietud en Inglaterra, en Alemania, en Italia y en todo el Continente Europeo, no tienen otro origen que la cuestión económica, cuyo principal elemento es el control de la tierra y de las vías de transporte.

Mientras el sistema capitalista exista—y no parece probable cambio alguno—y mientras el hombre tenga que luchar aisladamente por su subsistencia y educación, la cuestión económica tendrá que ser cuestión de vida o muerte para los individuos y para las colectividades.

536778

* * *

En 1884 se celebró un contrato entre el Gobierno de Costa Rica y Mr. Minor C. Keith, por el cual el Gobierno concedió poderes amplios a éste para el arreglo de la deuda externa y para la terminación del Ferrocarril al Atlántico, concediéndole, al mismo tiempo, la explotación por 99 años de lo ya construído y de lo que después se construyese, facultándolo para la organización de una compañía, la que, en efecto, organizó en Inglaterra con el nombre de *Compañía del Ferrocarril de Costa Rica.* El contratista se obligó a someterse a la inspección del Gobierno en todas sus operaciones y a los reglamentos que se dictasen.

Todas las actividades ferroviarias en el litoral del Atlántico, en aquel tiempo y ahora, han girado—principalmente—al rededor del negocio bananero.

En 1905 la *Compañía del Ferrocarril de Costa Rica,* después de una cruenta lucha con la *Northern Railway Co.*—otra compañía organizada y controlada por la *United Fruit Co.*—celebró un contrato en Londres, el 15 de junio de aquel año, por el cual la Northern asumió todas las obligaciones de la primera Compañía y tomó la administración de aquella empresa. Costa Rica jamás ha dado su aprobación a este convenio, pues las compañías rechazaron las pequeñas reformas que fueron hechas por el Congreso a los contratos por ellas presentados durante los años 1907 y 1908, en la discusión de los cuales ganó la reputación de Estadista de que goza el ex-Presidente, Lic. don Ricardo Jiménez. Finalmente, vencidas las energías nacionales por la obstinada resistencia de aquellas empresas—renuentes a toda concesión a favor del Estado y de los cultivadores de banano—el Congreso de Costa Rica, en 1909, emitió una ley declarando que la industria bananera gozaría, por veinte años, de la especial protección del Estado y solamente pagaría —por todo impuesto—un centavo oro por la exportación de cada racimo de banano.

Desde 1883, año en que se inició en Costa Rica la industria bananera, hasta la fecha en que esto se escribe, se han exportado 250,028,318 racimos, y toda esa enorme cantidad ha sido exportada por la *United Fruit Co.* y sus predecesoras, sin otra ganancia para el Estado que el centavo oro por cada racimo que ha pagado desde 1909.

Los precios a que ha sido comprada, por la *United Fruit Co.* y sus predecesoras, la producción bananera costarricense, son los siguientes:

	Por racimos de 9 manos	Por racimos de 8 y 7 manos	Por racimos de 6 manos
Hasta setiembre de 1919	30 cents. oro am.	14 1/2 cents. oro am.	No los tomaba la Compañía
Después de esa fecha hasta 1920.	40 cents. oro am.	19 1/2 cents. oro am.	No los tomaba la Compañía
Desde octubre de 1920	60 cents. oro am.	30 cents. oro am.	15 cents. oro am.

Los precios, el peso, la calidad y hasta el aspecto externo del banano costarricense, son los mejores en el mundo, pero las condiciones en que ese producto se obtiene en este país—de clima tórrido y palúdico—son las más adversas a la salud del hombre. Con esos precios el productor independiente apenas ha podido subsistir. No se conoce el caso de una fortuna hecha a base del cultivo del banano, excepto el de las compañías concesionarias controladoras del transporte.

Los contratos estipulando garantía contra toda clase de tributos sobre la industria bananera y concediendo la administración del Ferrocarril de Costa Rica, han puesto en manos de una sola Compañía (la United Fruit Co.) el control de transporte, compra y producción del banano, que es el segundo artículo de exportación de este país.

El café—que es nuestro primer artículo de exportación y que constituye la verdadera riqueza nacional porque está en poder de costarricenses—no ha necesitado de concesiones protectoras para llegar a constituir el mayor factor de la economía nacional. La carencia de tales concesiones y la libertad de las tierras propias para el cultivo—las que se encuentran divididas en una justísima proporción—constituyen el secreto del florecimiento de esa industria a beneficio de los habitantes del territorio patrio.

Desde el momento en que se otorgan concesiones los grandes capitales extranjeros están tentados al acaparamiento y al monopolio. Todo concesionario, al sentirse garantizado, se siente también más fuerte que el Estado y tiende al abuso. Las concesiones son responsables del peculado vergonzoso y de muchos de los trastornos políticos de estas naciones. Ellas colocan a los pueblos poco previsores bajo el tutelaje del concesionario o bajo el de alguna poderosa nación extranjera, y «toda tutela es perniciosa desde que el pupilo ha llegado a la mayor edad».

Casos como el de Honduras, en donde la *Tropical Radio Telegram Co.*, afiliada del *trust* bananero, ha tomado, por sí y ante sí, posesión de ie isla del Cisne (Swan Island), ignorando la soberanía de aquel país, así como la ignoró la *United Fruit Co.* cuando, el año 1927, obtuvo en Guatemala un arrendamiento sobre los terrenos en ambas márgenes del río Motagua, recrudeciendo así contra Honduras la disputa de límites pendiente; como el caso de Colombia, en donde la *Santa Marta Railway Co.*—también afiliada del trust bananero—no ha pagado al Gobierno de Colombia un solo centavo de ganancias sobre aquel Ferrocarril del cual es socio aquel Gobierno, quien lo construyó, en gran parte, con sus propios fondos, y en donde se ha controlado el agua para irrigación de las fincas bananeras, grave asunto que podrán apreciar los americanos recordando que siete Estados de la Unión se han disputado, como los creyentes el agua bendita, las aguas del río Colorado; como el caso de Costa Rica, en donde, sin la necesaria aprobación del Gobierno a un contrato celebrado en Londres, el 15 de Junio de 1905 entre la *Compañía del Ferrcarril de Costa Rica* y la *Northern Railway Co.*—también subsidiaria del trust bananero—ha administrado esta última, desautorizadamente, el *Ferrocarril de Costa Rica*, construido—casi en su totalidad—con fondos nacionales, y no lo ha mantenido en el perfecto estado que exige el contrato Soto-Keith, al extremo de haber dado lugar a una catástrofe como la del Virilla (en 1926), en que—por la gran curva en declive—perecieron más de 300 personas (la mayor catástrofe ferroviaria de América), caso éste de Costa Rica en que el ferrocarril nacional ha servido principalmente para mantener el monopolio bananero; son otras tantas enseñanzas, muy dignas de honda meditación.

El contrato celebrado con la United Fruit Co. en 1909—sobre garantía tributaria—vencerá en 1930 y la empresa ha estado haciendo esfuerzos por renovar esa garantía por 20 años más. El país ha asumido, resueltamente, una actitud contraria a esas pretensiones, estimando que el Estado debe conservar su libertad completa. No significa esta actitud el deseo de abrumar la industria con impuestos prohibitivos, pues, al contrario, priva la idea de que se mantenga libre de impuestos, pero sin compromisos de ninguna clase, para que—cuando el caso se le presente—pueda el país actuar con entera libertad en los asuntos internacionales, consultando solamente su conveniencia.

Prueba evidente de que no existe la intención oculta de abrumar con impuestos esa industria o esa empresa, es el hecho de que no se haya creado hasta ahora—no obstante algunos momentos de tirantez de relaciones,

como cuando la catástrofe del Virilla—ningún impuesto sobre ferrocarriles—a pesar de que la Compañía no tiene garantía alguna a ese respecto y no obstante su constante violación de los contratos.

* * *

La cuestión de tarifas es la de mayor interés actual en el mundo. Francia ha estado en negociaciones con los Estados Unidos y con España; Inglaterra y los Estados Unidos han tenido y tienen pendientes sus cuestiones arancelarias con relación al caucho y al algodón, que han dado por resultado los trabajos formidables de Inglaterra en el Nilo Azul para independizar su industria manufacturera del control algodonero americano y los trabajos americanos en el Africa Occidental y en el Brasil para independizar su industria automovilística del control del caucho inglés. La República Argentina clama contra la tarifa americana protectora de la industria empacadora de Chicago. La agricultura y ganadería norteamericanas están pidiendo una alza drástica de la tarifa de importación contra todo producto que, directa o indirectamente, vaya a competir con los productos americanos. Rusia hace de las tarifas una cuestión de vida o muerte. Alemania y Francia han necesitado diez años para arreglar a medias la cuestión arancelaria. México está sintiendo la necesidad de conservar la más absoluta libertad sobre esos asuntos como garantía de independencia verdadera y acaba de sorprender al mundo creando el 10 % *ad valorem* como impuesto consular. La política arancelaria americana—aún con relación a aquellos países con quienes tiene tratados con la cláusula de *la Nación más favorecida*—es la de no comprometerse en modo alguno. Esa política ha sido sostenida, con una admirable energía, a través de toda su historia, desde que el país nació a la vida independiente.

¿Quién no recuerda que el impuesto sobre el té y la cuestión de impuestos sobre las melazas fueron las causas ocasionales de la proclamación de la independencia de los Estados Unidos?

Aquella Nación—admirable en muchos conceptos—puede darnos lecciones de previsión administrativa tanto en ésta como en la cuestión agraria. El caso de California es ejemplar. En su lucha contra el peligro amarillo no vaciló hasta establecer en sus leyes que no podrán adquirir bienes raíces en California los extranjeros cuyos países no concedan ese derecho a los americanos, con cuya declaratoria quedaron excluídos los japoneses, porque el Japón no permite al extranjero la detentación o adquisición de tales bienes.

Aunque Costa Rica por su extensión territorial es un pequeñísimo país, sus problemas, para sus ciudadanos, tienen el mismo interés y trascendencia que los de los más grandes países para los suyos.

Es de justicia—mayor aún por su pequeñez—concederle los medios de defensa y de vida de que disponen, y guardan con gran celo, las grandes naciones.

Nos hemos propuesto dar la voz de alarma contra el cohecho, de que se abusa para obtener las funestas concesiones, y contra el *trust* bananero internacional que constituye el valladar formidable ante el cual se estrellan los honrados esfuerzos de los que aspiramos a la verdadera cordialidad planteando el problema valientemente a la faz del mundo para que los hombres pensadores busquen los medios eficaces para acabar con él.

El momento es de los más oportunos, principalmente porque el señor Presidente Coolidge convocará a una Conferencia Americana de Conciliación y porque la Unión Pan-Americana está gestionando—como lo hizo en la Sexta Conferencia Internacional Americana, que se reunió en la Habana en los primeros meses de este año—el establecimiento en dicha Unión de una División para la Cooperación Agrícola Continental.

Artículos como el banano, que no se producen en Estados Unidos y que tienden a ser cada día de mayor consumo en aquel país, deben constituir también—como todo comercio legítimo—motivo de acercamiento entre los respectivos pueblos, al revés de lo que ocurre actualmente con ese comercio—pues dando lugar al acaparamiento de los medios de trnsporte marítimos y terrestres y al de las tierras propias para el cultivo—se sirven de ello los monopolizadores para especular con el alza artificial del precio del banano en el Norte mientras sostienen aquí estacionario el precio e imposibilitan toda competencia, perjudicando de ese modo los intereses económicos y las relaciones de ambos pueblos.

Sólo hablando con entera claridad se podrá evitar que, a la sombra del gran poder y de la simpatía de que pueda gozar la nación americana, se muevan en estos países intereses que, al controlar la producción, compra, venta y transporte de artículos necesarios para la subsistencia de aquel noble pueblo, vayan a perjudicar, a la postre, el bolsillo del mismo. Ese juego es el causante de un sentimiento de desconfianza—manifestación del instinto de la propia defensa—al cual llaman en el Norte, los interesados en esas maniobras, *anti-americanismo latino*. No existe anti-americanismo en estos pueblos como no existe *imperialismo* en el alma del pueblo de los Estados Unidos.

Queremos destruir esos prejuicios—a cuya sombra medran intereses bastardos—y esbozar *la senda para el entendimiento de las dos Américas* tal como la indica el eminente americano J. B. Scott en su notable artículo así titulado, del que copiamos el siguiente párrafo:

«Los países latino-americanos quieren relaciones amistosas con los Estados Unidos. Ellos desean el aprecio de los Estados Unidos porque sienten honda admiración por ellos, y su afecto sería seguro si ellos sintieran, por parte de Norte América, el aprecio por sus dificultades, el aprecio por su progreso y la creencia en sus propios destinos, que ellos juzgan inevitables. Ellos prefieren asociarse con los Estados Unidos antes que con cualquier otro país, al extremo de que cada país latino-americano talvez prefiera asociarse a los Estados Unidos que a su propio vecino, pero bajo las condiciones del reconocimiento de igualdad intelectual, de igualdad social y de igualdad política, *pero no solamente en el papel sino positivamente, en cada acto internacional y en cada oportunidad. Con este reconocimiento casi todo será posible. Sin él, nada*».

Para juzgar acertadamente los actos de nuestros semejantes no hay regla mejor que la de colocarse, mentalmente, en el lugar de ellos.

Eso esperan los pueblos latinos que hará el pueblo norteamericano y lo que rogamos a todos hacer cuando traten de apreciar, en su valor efectivo, este movimiento redentor emprendido por los bananeros costarricenses que han soportado 25 años de esclavitud bajo la férrea voluntad del *trust* internacional del banano, esclavitud que sólo ha sido posible mediante la insensata concesión de tierras y ferrocarriles y la garantía contra tributos, que nuestros padres otorgaron con ingenua imprevisión.

Hacemos votos por que todos sepamos aprovechar las duras lecciones de la Historia en pro de las generaciones que nos han de seguir y en favor del progreso humano, del cual será el centro este Continente en un próximo futuro.

Cooperativa Bananera Costarricense

San José, 28 de junio de 1928.

Trabajo que mereció el Primer Premio

presentado por los señores

don José Guerrero y don Francisco María Núñez

EXPOSICION

El problema de la tierra en la República, es un problema fundamental, es el problema básico de la nacionalidad.

De esta campaña que ha librado la Cooperativa Bananera Costarricense podrá decirse algún día, que fué el golpe más certero,—organizado con respaldo de la conciencia pública,—asestado al monopolio de la tierra, paulatina y audazmente llevado a cabo frente a la pasividad de muchos hombres de gobierno, con la complicidad de algunos ciudadanos y estrujando las disposiciones terminantes de las leyes.

Había necesidad de formar opinión; vincular el problema al pueblo indiferente y frío—que sólo siente la mano que se introduce al bolsillo para sacar sus monedas, en forma de impuestos o gravámenes—mientras contempla impávido otros actos de mayor trascendencia, que le afectan directamente y cierran con eslabones de acero el porvenir de sus descendientes: la tala de bosques, el acaparamiento de tierras, la explotación sin método de las zonas vírgenes que después se abandonan estériles, convertidas en yermos, sin ventaja ninguna para la Nación.

Había que luchar contra la indiferencia, contra los intereses creados y contra la incomprensión, el más grave de los obstáculos, ya que como dijo Schiller, hasta los dioses luchaban en vano contra élla.

El porvenir de Costa Rica está en sus zonas vírgenes; en su patrimonio territorial que debe ser conservado con avaricia y defendido con valor.

Un afán de convertir en terrateniente a todo ciudadano para llenar el patriótico anhelo de que la propiedad estuviera repartida y por otro lado, el deseo de ayudar a las poblaciones en su desarrollo material, dieron vida a las disposiciones legales conocidas por "TITULOS SUPLETORIOS", "DENUNCIO DE BALDIOS", "LEY DE CABEZAS DE FAMILIA", "APLICACION DE GRACIAS", empeños generosos que en la práctica se defraudaron y sirvieron para aumentar el patrimonio de los acaudalados o de compañías y para formar los latifundios de tierras inútiles, abandonadas por años, en muchos casos, para que el propio desarrollo del país las valorizara, o, en simple espera de una ocasión para convertirlas en oro puro, sin esfuerzo alguno, cediéndolas a empresas extranjeras sin escrúpulo de ninguna especie.

Ya el propio señor ex-Presidente de la República, Lic. don Ricardo Jiménez Oreamuno, en su último mensaje al Congreso Constitucional se refiere a estos dos tópicos: TITULOS SUPLETORIOS Y BALDIOS, señalando sus peligros, la usurpación de tierras, la rápida y cada vez creciente disminución del patrimonio teritorial de la República.

También la aplicación de las llamadas GRACIAS MUNICIPALES ha contribuído poderosamente al fácil acaparamiento de tierras, con perjuicio de la reducción del patrimonio territorial de la Nación o de los Bienes de Hacienda Pública, como decía en los primeros tiempos de la República.

Había el deseo de impulsar a las poblaciones nuevas, creándoles rentas o dándoles la forma de allegarlas y con una simple disposición se lograba el fin, sin prever las consecuencias para el futuro: Art° .... SE LE CONCEDE UNA LEGUA CUADRADA PARA SUS EJIDOS Y LABORES, QUE TOMARA EN EL LUGAR BALDIO QUE LE CONVENGA, etc".

Después se vendían las gracias, venía la aplicación del interesado que buscaba lo mejor, claro está, con detrimento del patrimonio nacional.

Hay otro aspecto fundamental de este movimiento patriótico: la necesidad de obligar a la poderosa compañía, la UNITED FRUIT COMPANY, a ceñirse a nuestras leyes, a cumplir las estipulaciones de sus contratos y modernizar sus tendencias.

Los procedimientos han traído un malestar general, que cada vez es mayor, contra la Compañía. Provocarlo sería crear una dificultad que podría culminar en tragedia, quizá en cataclismo. No puede el país romper las ligaduras que lo atan civilmente, por medio de contratos, a esa poderosa Compañía, que lo ha invadido: acaparando tierras, monopolizando el servicio de transporte del interior al Puerto del Atlántico; explotando en su provecho exclusivo el cultivo de bananos, compitiendo con el comercio establecido en la venta de productos que traen sus barcos propios y distribuye con ventaja dentro de nuestras fronteras.

Ese afán de tender sus actividades en todo sentido y la falta de visión de los directores de la compañía, de lo que deben ser los negocios modernos, han creado la situación actual, de tirantez, de repulsión.

Los negocios modernos están basados en el provecho mutuo y la UNITED FRUIT COMPANY no ha comprendido o no ha querido adaptarse a esta verdad de la ciencia de los negocios.

Nuestro país necesita—aquí el punto sensible—poner coto al acaparamiento de su dominio territorial; exigir compensación justa de los beneficios que obtienen las empresas que bajo su bandera trabajan y sobre todo, velar con celo patriótico porque todos acaten sus leyes, como principio de la vida social, del orden que garantiza la existencia de las naciones.

Vivir y dejar vivir, pero dentro de una recíproca consideración y de un molde de respeto que ponga a salvo el honor de la República y el de sus instituciones que deben estar por sobre todas las cosas.

Ahora, pasemos a contestar las dos preguntas hechas:

CUESTIONARIO:

I.—¿Qué disposiciones,—legislativas, administrativas o de cualquier otro orden,—son necesarias para resguardar de manera permanente los terrenos que forman las reservas del Estado y los terrenos baldíos en la zona del Atlántico,—contra acaparamientos, en forma tal que lleguen a constituir un patrimonio exclusivamente nacional?

II—¿Qué disposiciones prácticas,—legales, administrativas o de cualquier otro orden,—son necesarias en el sistema ferroviario de la zona Atlántica, para subordinar, de manera permanente, los actuales ferrocarriles, ramales y tranvías, si no lo estuvieren, y los que en lo futuro se construyan, al tráfico rápido, barato, eficiente e igual para todos, tanto en el ramo bananero como en el de fletes y pasajes, en interés y a beneficio del Estado y del público en general?

CONTESTACION A LA PRIMERA PREGUNTA

PROPOSICIONES CONCRETAS

1)—Aplicar en todos sus extremos la ley No. 11 de 22 de octubre de 1926.

2)—Establecer acción inmediata sobre todos los terrenos que se pretenda someter a dominio privado y que no estén conforme a derecho para rescatar aquellos que se han querido acaparar.

3)—Deslinde y medida de las propiedades del Estado, con lo cual se facilitaría el cumplimiento de la ley Nº 49 de 29 de julio de 1926 sobre catastro general.

4)—Interpretación o reforma del Código Civil en cuanto a TITULOS SUPLETORIOS para poder restringir el acaparamiento de parcelas de terreno.

5)—Limitar la posesión de tierras por compañías extranjeras.

6)—Hacer una campaña cívica destinada a formar conciencia en el pueblo de la necesidad de conservar la posesión del suelo en manos costarricenses.

7)—Reformar la Constitución para que el Estado no pueda enajenar terrenos rurales, sino arrendarlos por un período no mayor de 50 años.

CONTESTACION A LA SEGUNDA PREGUNTA

PROPOSICIONES CONCRETAS

1)—Aplicación de la ley de ferrocarriles vigente (No. 11 de 3 de diciembre de 1909).

2)—Reforma y ampliación de la Ley de Ferrocarriles en el sentido de que élla abarque toda clase de vías férreas, llámense ferrocarriles, tranvías, etc.

3)—Creación del Consejo Superior de Ferrocarriles para supervigilar el cumplimiento de todas las disposiciones legales y reglamentarias en materia de vías férreas y para estudiar los problemas que en este medio de transporte surjan a la consideración pública y privada.

4)—Reforma al Artículo 66 de la Ley General de Ferrocarriles, que haga más enfática la obligación de las compañías ferrocarrileras de mantener un equipo abundante de material rodante en relación con el movimiento de tráfico, de suerte que no sea eximente, de las penas de que habla el artículo 58, el no tener la cantidad suficiente de dicho material para las necesidades del transporte de fletes y pasajeros.

5)—Legislar en el sentido de que en el transporte de frutas tales como bananos, piñas, etc., que exige el pronto traslado de las haciendas a los puntos de embarque, sea hecho con la rapidez y expedición que la naturaleza de los productos y de las respectivas industrias demanda.

6)—Construcción de una carretera al Atlántico, habilitando nuevas tierras y con ramales al ferrocarril al Atlántico, para que en ciertos momentos de alteración de tarifas, que favorecieren el transporte por la vía férrea, fuese posible escoger ésta, para la movilización de los productos de consumo interno, y de los exportables, preferentemente, o viceversa.

7)—Propaganda en el exterior sobre la forma en que trabajan y explotan las compañías, especialmente americanas, las tierras y la población de estas nacionalidades del Mar Caribe.

APENDICE

Intentar una reforma constitucional que incluya entre los requisitos para ser Presidente de la República, Diputado al Congreso Constitucional, Magistrado de la Corte Suprema de Justicia y de otros cargos públicos de gran responsabilidad, el de que no podrán ocupar esos puestos las personas que tengan contratos firmados y públicos con compañías extranjeras cuyos haberes estén declarados o estimados en más de ₡ 1.000,000.00.

Que al conocer de los contratos de la United Fruit Company sobre impuesto

de la fruta que vence en 1930, se exija como condición previa a la consideración de cualquier propuesta, que debe deslindarse la situación de la empresa en los aspectos jurídico-legal y económico.

COMENTARIO A LAS PROPOSICIONES QUE CONTESTAN LA PRIMERA PREGUNTA

PROPOSICION PRIMERA:

El país se ha dictado leyes que contemplan ya, en buena parte, la solución del problema que plantea la primera cuestión; quizá lo más importante en estos momentos sería procurar que esas leyes entraran en vigencia en toda su extensión, y en segundo lugar proveer a las reformas que las complementen y afiancen.

Así, por ejemplo, urge la aplicación inmediata de la ley No. 11 de 22 de octubre de 1926 que contiene las reformas a los artículos 508, 509, 510, 513, 518, 519, 521, 529, 530, 531, 536, 544, 545, 546, 547, 548, 549, 550, 552 y 553, del Código Fiscal, referentes a tierras baldías; adjudicación de baldíos; arriendo de baldíos; explotación de bosques, gracias municipales, etc.

Sugerimos algunas ampliaciones a la citada ley:

a)—En el Artículo 547 se habla del deslinde de la propiedad nacional. Conviene proceder inmediatamente a medir y localizar la propiedad nacional, en todas las zonas del país, para lo cual es indispensable que la Oficina de Catastro cuente con medios suficientes para ello.

Los proyectos de ley, que hiciesen viable este propósito se concretarían a pedir al Congreso la partida necesaria para proceder a un trabajo activo y eficaz en el sentido dicho.

b)—Emisión de la ley forestal que contempla el artículo 550 de la ley No. 11 que comentamos, que es indispensable ya que estamos consumiendo las últimas reservas de los bosques privados y nacionales sin que asome por ningún lado la previsora acción gubernativa para impedir semejante atentado contra la vida y comodidades de las generaciones futuras, y con violación flagrante de los Artículos 550 y 551 del Código Fiscal.

c)—Será necesario interesarse porque el Artículo 553, en su inciso III°, cobre la plena vigencia en octubre de este año, sin prórroga alguna; porque ha de considerarse más que suficiente el plazo de dos años dado para que los dueños de derechos a denunciar baldíos emanados de las Municipalidades de la República, hayan hecho a la fecha indicada, las aplicaciones correspondientes.

d)—Corresponde hacer el estudio de las diferentes concesiones a Municipalidades de la República y recabar los datos sobre su aplicación a fin de obtener las informaciones exactas en su oportunidad, en referencia a los derechos caducos, sin lugar a indemnización como la ley lo dispone.

PROPOSICION SEGUNDA:

Es conocida la forma de especular con tierras entre nosotros, arriesgándonos a hacer denuncios de parcelas o de grandes extensiones de terrenos, no para ir a cultivarlos, a explotarlos conforme las leyes que dieron esos derechos lo piden, sino para adquirir una propiedad a poco costo que más tarde pueda valorizarse y venderse con buen margen de ganancia.

Cabe aquí, por ejemplo, aplicar de una vez por todas, el artículo 20 de la Ley No. 137 de 8 de octubre de 1924, que establece claramente los casos de caducidad de denuncios, según la ley llamada de "Cabezas de Familia". He aquí, concretamente, el texto del artículo 20 de la citada ley: "Arto. 20. — Caducará el denuncio: a) Si se comprobare que el denunciante ha incurrido en cualquier falsedad o manifestación inexacta; esto sin perjuicio de sufrir, además, el castigo impuesto al delito de perjurio. b) Si un año después de la fecha en que se notificó la autorización para ocupar, no hubiere el denunciante residido en el lote pedido o no hubiere construído en él una casa para su habitación, o no hubiere dado comienzo a hacer cultivos estables y formales. c) Si durante un año consecutivo, el denunciante, o sus causahabientes, con arreglo a esta ley, hubieren dejado de llenar los requisitos que la misma impone. d) Si antes de tener el título inscrito en el Registro Público, el denunciante vendiere, gravare, cediere o diere en arrendamiento o administración los terrenos o sus derechos a ellos, o a las mejoras y maderas. e) Si el denunciante muriere antes de comenzar los trabajos. La declaratoria de caducidad producirá la pérdida total del derecho a los gastos, cultivos o mejoras hechos por el denunciante".

Deberán estudiarse, para este efecto, los expedientes sobre denuncios de terrenos, y proceder a su localización.

PROPOSICION TERCERA:

No se completaría esta tarea si no se procediese al deslinde y medida de los terrenos nacionales, conforme lo contempla la Ley de Catastro No. 49 de 29 de julio de 1926. Habrá de insistirse lo suficiente en que el Presupuesto anual de gastos nacionales incluya una suma suficiente para ir dando efectivo cumplimiento a tan sabia y previsora ley.

PROPOSICION CUARTA:

TITULOS SUPLETORIOS

El señor ex - Presidente Jiménez, en su último mensaje llama la atención respecto a la necesidad de abolir los llamados TITULOS SUPLETORIOS, que

ya desempeñaron su cometido. Estas disposiciones que permitían tener un documento judicial en que constara la posesión de una propiedad ajena, fué lo que se llamó TITULO SUPLETORIO, o TITULO POSESORIO, denominaciones que indican claramente su naturaleza. Debiendo decir de paso que este título, según afirma el Licenciado don Alberto Brenes Córdoba en su Tratado de los Bienes, "no comprueba de manera directa e indiscutible la propiedad; sirve de fundamento a la presunción de dominio derivada de la posesión, y no otra cosa. Por eso se inscribe con la reserva de "sin perjuicio de tercero de mejor derecho".

Hace poco, se dió una ley tendiente a restringir las facilidades para levantar estas informaciones, pero el sistema sigue permitiendo el acaparamiento de la propiedad del Estado. El ex - Presidente Jiménez al indicar la conveniencia de abolir ese sistema de inscribir títulos declara que "por ese expedito cauce se han ido fraudulentamente miles y miles de hectáreas de baldíos".

Es necesario interpretar el Artículo 479 del Código Civil, Disposición Transitoria del Capítulo VII, página 108 que dice: "El propietario que careciere de Título escrito de dominio, podrá inscribir su derecho, justificando previamente su posesión por más de 10 años, en la forma que indica el Código de Procedimientos".

Siendo esta disposición transitoria, no hay motivo para que desde el año 1888 a la fecha, siga existiendo o por lo menos debería el Congreso Constitucional interpretar que ese derecho para inscribir, alegando la posesión de 10 años, debe considerar la dicha posesión diez años antes del 1º de enero de 1888 en que entró en vigencia el citado Codigo Civil.

Sobre el particular ya se ha sentado jurisprudencia. Basta leer la resolución No. 26 de la Sala Primera de Apelaciones de la Corte Suprema de Justicia, publicada en las "Resoluciones dictadas durante los años 1925 y 1926", Edición 1925 del Registro Público, página 80, al negar la inscripción de una extensión mayor de 50 hectáreas. El segundo Considerando dice:

"El artículo 479 al hallarse colocado bajo el título de Disposiciones Transitorias (Título 7o., libro 2o.), claramente revela que la intención del legislador fué la de conceder el derecho de inscribir en favor de las personas que al entrar en vigencia dicho Código, sea el 1º de enero de 1888, habían ejercido la posesión de 10 años y no a las que con prosterioridad la ejercieran, pues entonces no se trataría de una disposición de carácter transitorio, sino de un verdadero modo de adquirir el dominic que como tal había sido consignado en el título que a las maneras de adquirirlo se refiere dicho Código, (título 8º, libro 2º)", etc.

De aquí que enfáticamente digamos que debe suprimirse del Código Civil, el artículo 479, pues después de 40 años no hay motivo para que siga subsistiendo con el carácter de transitorio. Desde luego, deberán ponerse en armonía los artículos del Codigo de Procedimientos Civiles que tratan de la misma cuestión.

Será indispensable también terminar con las prórrogas que desde la fundación del Registro de la Propiedad, en setiembre de 1867, vienen otorgándose

para relevar a los dueños de propiedades de la obligación de inscribirlas en el Registro respectivo.

El Código Civil, en su artículo 486 dice: "Los inmuebles no reducidos a propiedad particular, pertenecen al Estado", y hay que agregar que todas las propiedades que no estén inscritas, dentro de un plazo perentorio, se considerarán como del Estado.

Estudiando este problema de tierras, de suyo importante, nos encontramos con que, al emitir la Ley de Catastro número 49 de 29 de julio de 1926, se intercaló un artículo que es, sencillamente, una prórroga nueva de 10 años, como si no hubieran bastado los 60 años transcurridos para llenar ese requisito. Veamos el texto: "Artículo 6o. — Todas las fincas reducidas a dominio particular en la República, deberán estar inscritas en el Registro de la Propiedad dentro de 10 años a contar desde la promulgación de esta ley". Este plazo es muy largo, nosotros pediríamos la reforma de ese artículo reduciendo el plazo a dos años.

PROPOSICION QUINTA:

Si se trata de evitar el latifundio en manos de los costarricenses, con mucho más razón en manos extranjeras. De aquí que se imponga la necesidad de limitar la posesión de tierras por parte de Compañías extranjeras de carácter monopolizante, como ha demostrado serlo la UNITED FRUIT Co., por ejemplo. Una legislación apropiada y un control celoso de la misma, reclaman ya las necesidades nacionales al respecto. No debemos ilusionarnos con la idea de que hay muchas tierras todavía para permitir — con ceguedad que horroriza— su acaparamiento despiadado, negándole a las generaciones de mañana, el único derecho que podrían exigirnos: el de la tierra en qué vivir libres de la persecución de los amos. La población actual del país no exige ese sacrificio, pues ella puede perfectamente vivir de las zonas en actual explotación. No hay, pues, necesidad biológica ninguna que compela a los gobernantes ni a los gobernados a deshacerse de ese patrimonio para entregarlo como timoratos e ignorantes, en manos de extranjeros por un puñado de monedas, cuyo brillo deslumbra nuestros ojos y acicata nuestras bajas ambiciones.

PROPOSICION SEXTA:

Si las gentes de la ciudad negocian a conciencia con los intereses del porvenir, no así la mayoría de nuestros campesinos que, ignorantes de la trascendencia de las operaciones de venta que realizan con los extranjeros o con agentes nacionales de éllos, ponen en peligro inminente su propio destino y el de sus connacionales. Por ello creemos de una pertinencia aplomada, el emprender una campaña cívica que dé al pueblo conciencia de estos problemas fundamentales de la vida nacional.

PROPOSICION SETIMA:

Sabemos que las contrataciones ferrocarrileras generalmente exigen un plazo de explotación no menor de 99 años, porque el capital que se invierte pide un plazo que garantice el reembolso con intereses y ganancias.

En la Legislación chilena los plazos de las concesiones no pueden ser menores de 30 años ni mayores de 90 para las empresas de servicio público, y en cuanto al uso de terrenos fiscales, necesarios para la vía y sus dependencias, sólo se otorgan concesiones de uso gratuito por los primeros cinco años.

Aconsejaríamos ser parcos en futuras concesiones y en cuanto a enajenación de terrenos rurales, no hacer cesiones definitivas, sino optar por el arrendamiento, dentro de un plazo no mayor de 50 años. Esto debe ser objeto de una reforma constitucional.

Los países avanzados van orientando su política agraria en este sentido: las tierras son del Estado, y no se desprende de ellas, sino que permite su explotación, las arrienda, reservándose el título de propiedad.

COMENTARIO A LAS PROPOSICIONES QUE CONTESTAN LA SEGUNDA PREGUNTA

PROPOSICION PRIMERA:

La República tiene una Ley General de Ferrocarriles emitida bajo el No. 11 de 3 de diciembre de 1909, respaldada con la firma de dos distinguidos estadistas: Lic. don Ricardo Jiménez O., como Presidente del Congreso, y la del Lic. don Cleto González Víquez, como Presidente de la República, que contempla una buena cantidad de aspectos modernos en estas cuestiones del transporte: entre ellos, el de la nacionalizaión de las vías férreas; pero es necesario que la aplicación de tan excelente cúmulo de medidas legislativas se haga plenamente, con lo cual se pondrá al país en camino de ir resolviendo más holgadamente problemas que se rozan con su comercio y explotaciones agrícolas e industriales. Sin embargo, aún merece esa beneficiosa ley, reformas que enseguida esbozamos.

PROPOSICION SEGUNDA:

En 1926, a indicación del señor Inspector de Ferrocarriles, don Alfredo Sáenz P., el Congreso conoció de un proyecto de modificación y adición a esa Ley de Ferrocarriles. Firmaron ese proyecto, como miembros de la Comisión de Legislación, dos elementos valiosos de nuestro foro, el Lic. don Alejandro Alvarado Quirós y el Lic. don Manuel Coto Fernández.

Muy atinado juzgamos el articulado que ellos presentaron, pero a nuestro

juicio, hacen falta otras restricciones que garanticen el cumplimiento fiel de las estipulaciones contractuales con las compañías extranjeras, el beneficio para el público con un servicio efectivo, etc.

Aconsejaríamos una adición que comprenda dentro de la Ley General de Ferrocarriles no sólo los ferrocarriles propiamente dichos, sino también los tranvías y toda clase de vías férreas.

La Ley General de Ferrocarriles de Chile, (decreto No. 342 de 13 de marzo de 1925), consigna a este respecto: "Disposiciones Generales: La presente ley se refiere a las vías férreas de toda naturaleza existentes a la fecha de su comunicación, a las que se establezcan en el futuro y a sus relaciones con las demás vías de transportes, terrestres, aéreas y por agua, etc."

PROPOSICION TERCERA:

En 1907, cuando el Lic. don Ricardo Jiménez libraba su gran batalla parlamentaria que le dió prestigio de tribuno y lo señaló como presidenciable, aconsejaba en un proyecto de ley la creación de una "comisión de ferrocarriles, de policía sobre los mismos, encargada de ver que ellos cumplan los deberes del servicio que desempeñan".

Y la Comisión dictaminadora, integrada por el gran patricio don Pedro Pérez Zeledón y por los Licdos. don Carlos María Jiménez O. y don Tobías Zúñiga Montúfar, acogían la iniciativa y la aplaudían al recomendarla, "como una necesidad por todos y en todos los lugares de la República sentida".

Veintiún años de nuevas experiencias nos hacen pedir hoy algo más de lo que entonces se creyó exagerado: crear o incorporar en la Ley de Ferrocarriles la Inspección Superior de Ferrocarriles que ejercerá la inspección y supervigilancia de la construcción de ferrocarriles y toda clase de vías, así como la explotación de las mismas, dependiendo ese centro de la Secretaría de Fomento, o de ser posible, creándolo independientemente y dando a sus miembros carácter de inamovibles.

Su personal podría integrarse: con un ingeniero inspector superior de ferrocarriles, que tendría que ser un técnico, un especialista del ramo; un ingeniero especialista en puentes y un hombre de negocios o de empresa, cuyo éxito en sus propias actividades, sea la mejor recomendación de sus capacidades. Desde luego deberían ser personas sin nexos de ninguna especie con las compañías existentes y tendrían que estar retribuídas en tal forma que se apartara toda posibilidad de que los contrajesen, en el futuro.

A esta Inspección Superior de Ferrocarriles le daríamos todas las atribuciones que le concede la Ley General de Ferrocarriles de Chile, ya citada, amortizándolas con nuestra legislación civil y penal y evitando los choques con las contrataciones anteriores, allí donde no se perjudique ni los intereses del país, ni los de sus ciudadanos.

Este organismo tendría también la dirección técnica de nuestro Ferrocarril al Pacífico y de las vías férreas de carácter nacional que en el futuro se construyan o que el Estado tome a su cuidado.

PROPOSICION CUARTA:

Al Artículo 66 de la Ley General de Ferrocarriles le agregaríamos un párrafo que establezca como motivo de caducidad de los contratos celebrados con compañías extranjeras para la construcción y explotación de ferrocarriles, la negativa de un servicio aduciendo falta de material rodante. Las empresas deberán ir proveyéndose del material rodante necesario, para atender, con holgura, al servicio de tráfico conforme va creciendo su volumen, de suerte que nunca pueda faltar, y menos servir de excusa para aplazar o negar un servicio, ni de pasajeros ni de carga.

PROPOSICION QUINTA:

Con especialidad, en el resguardo de las industrias agrícolas de la zona Atlántica — vinculadas muy principalmente a las facilidades del transporte oportuno, rápido y seguro de los productos exportables, a los puntos de embarque — es que debe legislarse para que no haya posibilidad de que se burle con razones más o menos atendibles, el expedito traslado de ellos, ocasionando pérdidas y arruinando quizá a los interesados que no son dueños de esos medios de transporte. Aun cuando nuestra Ley de Ferrocarriles en su artículo 56 provee al lleno de las necesidades apuntadas — en parte — es de urgencia, dada la situación de competencia en que se desea colocar la industria bananera de Costa Rica, añadir una cláusula que específicamente imponga la preferencia que el transporte de los bananos, piñas, cacao, etc., requiere para ser llevados a los puntos de embarque y evitar daños a los intereses de los cultivadores y productores que no forman la United Fruit Co., y sus afiliadas.

PROPOSICION SEXTA:

Fué una obsesión de nuestros mayores la salida al Atlántico por el Norte o por Limón. Nuestra legislación sobre caminos está preñada de disposiciones ofreciendo premios a los descubridores de una vía con esas direcciones y también de proyectos que nunca pudieron realizarse en toda su extensión.

Y un error grave de nuestros hombres de estado fué el abandonar los trayectos de carretera, que tuvieron gran importancia, como vías de salida a las costas: la carretera San José - Puntarenas, la carretera Cartago - Moin y la histórica carretera a Carrillo.

Todavía hoy se piensa que lo primero que necesita el país son carreteras

a zonas nuevas, olvidando que es más útil, para asegurar la independencia de la República, construir la carretera interocéanica. Se dirá que se establece la competencia al ferrocarril nacional? Que se cuenta con medios fáciles de salir a las costas? Error de errores. Nuestra opinión tiene el respaldo de un hombre extraordinario, ya desaparecido, el Ingº don Alberto González Ramírez. Allá por el año 95, se le encomendó el primer trabajo científico sobre carreteras, para trazar las de San Carlos y de Puriscal, y expresión suya fué que para impedir el monopolio del tráfico a las costas, el país necesitaba primero una carretera Limón - Puntarenas. Y entonces que no había automóviles aquí, pedía gradientes no mayores del 8% no obstante que para el tráfico de carretas era aceptable hasta el 15%. Fué una admirable visión del porvenir del tráfico moderno.

Estas dos vías, férrea y carretera, no se excluyen. Una servirá para el tráfico pesado y otra para el rápido y liviano. Y si el ferrocarril nacional sufriera en sus entradas, que no será nunca — ya que las estadísticas acusan un incremento ascendente asombroso en los últimos años — si así fuere, por una de estas contradicciones de las reglas naturales, el país nada tendría que lamentar. El Estado no es o no debe ser empresario; no debe ganarle dinero el Gobierno a sus gobernadores. Si forma empresas, si desarrolla iniciativas, es para buscar única y exclusivamente el beneficio público, es para desarrollar el progreso material.

La carretera se impone hoy en el mundo entero; se levantan las vías férreas y se macadamizan los caminos. Vivimos el siglo de la carretera. Y es que el ferrocarril sólo habilita una faja de tierra a los lados de la vía, y cercana a las estaciones de parada, según las posibilidades de comunicación; en cambio, la carretera habilita toda la extensión que recorre, pulgada a pulgada. Un vehículo rápido se detiene donde quiera que se desee o se necesite. Podemos agregar hasta un argumento sentimental: el ferrocarril crea cierta exclavitud, entraña un monopolio; para la carga exige el chequeo minucioso y el horario fijo para depositarla y trasladarla; exige horario fijo también para el servicio de pasajeros y ciertas estipulaciones de orden que no se avienen con el espíritu de libertad de la época.

La carretera da paso a toda hora; lo mismo al camión de carga que viaja diariamente en todas direcciones, como al automóvil de lujo que sólo sirve para satisfacer una vanidad. Este medio de comunicación es como un canto a la libertad, como un elogio a la democracia, como una eterna voz que invita a marchar siempre adelante.

La República cuenta hoy con una ley que tiene por objeto construír carreteras; se dispone de una suma considerable para esa obra: piénsese en esta verdad, que ya expuso un hombre de ciencia, un técnico, que tan merecidos elogios ha conquistado, el citado Ingº Sr. González Ramírez: la carretera de puerto a puerto, libra al país de todo monopolio, garantiza la vida de la República

Para el efecto de buscar una salida al Atlántico recordamos que existe un proyecto de carretera Cartago - Turrialba, que posiblemente llegue a ser una

realidad dentro de muy poco tiempo. Continuarla hasta Limón sería obra de tiempo y de paciencia.

También el proyecto de rehabilitar la carretera a Carrillo que fué nervio de nuestro comercio en alguna época. Se cuenta con una base firme de piedra y con la facilidad de restablecer la sección ferrocarrilera de Carrillo a Guápiles. El viaje de Guápiles a San José, a caballo, se hacía en otra época en 12 horas, y se ha visto que de San José, casi al Veintisiete, ya muy cerca de Carrillo y sin contar con carretera, ha hecho el recorrido un automóvil en hora y media. Lastrando esa carretera, como ya ensayó el Ingº Sprung en una pequeña sección, podría tenerse una admirable carretera para automóviles. Se habilitarían zonas riquísimas, se adelantaría mucho en el sentido de salir al Atlántico por una vía netamente nacional. Y como si esto fuera poco, sería fácil enlazar esta comunicación con la tantas veces discutida comunicación fluvial de Tortuguero, por medio de la canalización de los caños o lagunas, que, según estudio del Ing. Sprung que acompañamos, es obra factible y que puede realizar el país con sus esfuerzos económicos.

El país debe contar con una vía interoceánica ,paralela a la línea férrea, de ser posible, con bifurcaciones hacia ésta, para que en ciertos momentos de alteración de tarifas, que favorecieren el transporte por estas vías, fuese posible escogerlas para la movilización de los productos de consumo interno y de los exportables, preferentemente.

PROPOSICION SETIMA:

El estado actual de los negocios y relaciones de un país en estrecha tangencia con los de los otros, la rápida comunicación, los sentimientos de solidaridad internacional que, aún cuando con crisis aparentes, siguen su curso para afianzarse en no lejano futuro, nos ponen en condición de despertar la conciencia y la simpatía de otros pueblos hacia nuestros propios problemas, haciéndolo siempre con altivez y dignidad—ya que la vileza es atributo suficiente de naciones e individuos para hacerse merecedores del desprecio y de la indiferencia. De muy distintos orientes pueden llegar influencias que favorezcan nuestras justas y legítimas aspiraciones de solucionar—dentro del derecho y la razón—nuestras dificultades internas. Nadie desconoce que en los mismos Estados Unidos de América, la nación que más poderío tiene en el mundo de Colón y aun quizá de los otros Continentes, existen asociaciones que tienen por norma ayudar a la realización de lo que es justo; pues bien, hacer llegar nuestras aspiraciones a ese conjunto de hombres de sanos y abiertos propósitos, ayudará a parar la corriente monopolizadora del capital extranjero que a manera de lobos quiere estrangular en sus fauces las caperucitas del Mar Caribe.

Una propaganda serena de cómo actúan esas compañías en estos países; cómo estrechan al nacional en todas formas, cómo desprecian su condición, sería de gran provecho a la solución de estas cuestiones que no pueden mirarse tan sólo con ojos de Ministro del Interior.

APENDICE:

Se han intentado reformas a las disposiciones vigentes que puedan restringir las ventajas de que goza la United Fruit Co. y sus afiliadas, pero sin éxito. Hay una muralla infranqueable. Pareciera que esas compañías tuvieran un angel tutelar que velara por sus intereses día y noche. Fracasó el intento de 1907 para crear una Comisión de Ferrocarriles, de policía sobre los mismos, encargada de ver que ellos cumplan los deberes del servicio que desempeñan. Fracasó el intento tendiente a aumentar el impuesto de la exportación de la fruta. Fracasó el proyecto de reforma a la Ley General de Ferrocarriles, intentado en 1926 y apenas es concebible que se lograra convertir en ley la reglamentación General de Ferrocarriles de 1909. Sospechamos que el origen de estos fracasos — estando de por medio el interés de la República — ha sido el raigambre de intereses creados. No hay independencia posible cuando se está atado por contratos, adelantos de dinero, etc.

En estas condiciones la República estará condenada, cada vez con mayor fuerza, a depender de los intereses ajenos y a ver sus leyes y contratos estrujados en beneficio de extraños. Esto sería llegar a crear un estado dentro de otro, el estado del capital dentro de la organización política llamada República. De aquí, que en forma de apéndice a nuestro plan de proposiciones, dejemos consignadas estas dos que creemos fundamentales, pero que estimamos muy platónicas por la suerte que han de correr. Son ellas:

Primera: Intentar una reforma constitucional que incluya entre los requisitos para ser elegible Presidente de la República, Diputado al Congreso Constitucional, Magistrado de la Corte Suprema de Justicia y de otros cargos públicos de gran responsabilidad, el de que no puedan ocupar esos puestos las personas que tengan contratos firmados y públicos con compañías extranjeras cuyos haberes estén declarados o estimados en más de ₡ 1.000.000.00.

Segunda: Que al conocer de los contratos de la United Fruit Co. sobre impuestos de la fruta que vence en 1930, se exija como condición previa a la consideración de cualquier propuesta que debe deslindarse la situación de la empresa en estos aspectos fundamentales.

a) Estado jurídico - legal de las compañías Ferrocarril de Costa Rica, Northern Railway Co. y United Fruit Co., ésta última como cesionaria de las otras anteriores, cuyo contrato de traspaso no ha sido aprobado por el Gobierno de acuerdo con el contrato primitivo y de la Ley General de Ferrocarriles vigente de 1909 (Artículo 11).

b) Que el Congreso estudie la situación de los ramales construídos sin previo permiso del Gobierno (Artículo 1o. de la Ley General de Ferrocarriles), entre ellos ramal de Parismina, construído el 13 de febrero de 1913, ramal Baltimore, ramal Guácimo o Río Frío, construído durante 1905, etc.

c) Que se proceda al avalúo de los bienes de la United Fruit Co. y se

declare si la comprende la ley sobre Contribución Territorial y en caso afirmativo, que se le exija ponerse a derecho.

d) Establecer — como norma invariable — que la política del Estado en relación con las compañías establecidas o que se establezcan en el futuro, debe ser de armonía, de consideración de intereses, pero sin crear vínculos que puedan reatarlo a aceptar condiciones onerosas o a permitir o tolerar siquiera, el incumplimiento de sus leyes y demás disposiciones legales. Que no haya hostilidades para nadie, pero que el imperio de la ley se mantenga como principio de la vida de la República.

NOTA FINAL

Todas estas observaciones pueden transformarse en proyectos de ley, pero lo esencial, será formar opinión pública y sobre todo hacer que las disposiciones ya existentes entren en vigencia, en todo su vigor, sin contemplaciones de ninguna especie. Será la práctica la que irá aconsejando reformas o adiciones para completar la obra.

La República parece tener un porvenir muy halagüeño. El actual señor Presidente de la República, al inaugurar su período, dice en su mensaje — que es todo un programa de Gobierno — al hablar de la industria agrícola:

"En punto a la bananera, que tanto ha decaído por desgracia, el Gobierno no promoverá arreglo alguno, pero sí considerará cualquiera que se le presente en sentido de conciliar los intereses de las empresas extranjeras y los de productores nacionales, en la inteligencia de que antes de buscar proventos para el fisco, tratará de crear o asegurar una situación de justicia que permita a todos desarrollarse y prosperar, dentro del respeto que se debe a las leyes del país y a las concesiones vigentes. El Gobierno no mirará con hostilidad al empresario extranjero, por ser extranjero, ni tratará al nacional, por ser nacional, con mengua de la equidad y en perjuicio deliberado del extranjero. El país quiere que haya un trato justo para todos mientras no se infrinja la ley".

Allí está compendiada la política que el país tiene que seguir, en relación con las compañías extranjeras.

Exigir respeto a las leyes, cumplimiento fiel de sus obligaciones y velar porque de sus rendimientos aproveche algo la Patria y, sobre todo, que puedan desarrollarse todas las actividades, sin excluirse con apoyo mutuo, para vivir y dejar vivir.

San José, 14 de mayo de 1928.

Trabajo que mereció Mención Honorífica

presentado por el Lic. don Manuel Sáenz Cordero

Exposición sintética, obligada a diez planillas, de lo que difícilmente cabría en un libro de 500 páginas

TESIS PRIMERA.

Qué disposiciones — legislativas, administrativas o de cualquier otro orden— son necesarias para resguardar de manera permanente los terrenos que forman las reservas del Estado, y los terrenos baldíos de la Zona Atlántica contra acaparamientos, en forma que lleguen a constituír un patrimonio exclusivamente nacional?

TESIS SEGUNDA:

Qué disposiciones prácticas, legales, administrativas, o de cualquier otro orden, son necesarias en el sistema ferroviario de la Zona Atlántica para subordinar, de manera permanente, los actuales ferrocarriles, ramales y tranvías, si no lo estuvieren, y los que en el futuro se construyan, al tráfico, rápido, barato, eficiente e igual para todos, tanto en el ramo bananero como en el de fletes y pasajes, en interés y a beneficio del Estado y del público en general?

COOPERATIVA BANANERA COSTARRICENSE

NO HACEN FALTA LEYES, QUE TENEMOS BASTANTES, "PERO SI" HOMBRES DE ALTURA QUE LAS APLIQUEN

—Nuestro mayor empeño consistirá en demostrar este AXIOMA. Si lo consiguiéramos habríamos visto colmadas nuestras mayores aspiraciones.

—El camino de los CONSEJOS a que parece inclinarse la presente encuesta, es a nuestro juicio menos efectivo, porque tratándose de temas sociológicos como éstos, es casi imposible poder determinar cuáles son los MEJORES, o al menos los más PRACTICOS.

INDICE.

TESIS PRIMERA.

Notas previas. Lo que entendemos por ZONA ATLANTICA, por RESERVAS del Estado y por BALDIOS nacionales.

Situación jurídica de las reservas y baldíos nacionales.

Fuerzas que amenazan con el ACAPARAMIENTO a las reservas y baldíos del Estado.

La United Fruit Co. - El Gobierno de los Estados Unidos y el Canal por Nicaragua - Las Empresas ferroviarias del Atlántico.

Legislación territorial.

Régimen de Dominio Pleno: arrendamiento o ENFITEUSIS.

El plan de Bernardino RIVADAVIA.

Sistema de Australia y de la Zona del Canal de Panamá.

Nuestro plan MIXTO, de dominio pleno y enfiteusis.

ANEXO: Croquis enseñando la localización de las RESERVAS y Ferrocarriles.

TESIS SEGUNDA.

Notas previas. Empresas ferroviarias de la Zona Atlántica.

Concesiones ferroviarias: En cuanto al F. de C. R. - En cuanto al F. C. del Norte, - En cuanto a los ferrocarriles de la United.

Comentario acerca de las concesiones y contratos ferrocarrileros.

Leyes vigentes sobre ferrocarriles y transportes.

Cuestiones de Orden Público y RETROACTIVIDAD.

INCUMPLIMIENTO de las concesiones y Leyes vigentes.

Incumplimiento confesado por las Empresas.

Incumplimiento en discusión.

Incapacidad administrativa en materia de ferrocarriles.

El atropello a la Atlantic en 1912.

El Presidente Esquivel y el F. de Changuinola.

Medidas de Previsión. Medidas de Ejecución.

ANEXOS:

A. Principales documentos que hemos tenido a la vista.
B. Croquis indicando las RESERVAS DEL ESTADO.
C. Extensión ferroviaria. Cuánto cuesta el F. de C. R.?
D. Cuestiones que se relacionan con el Traspaso ferroviario de 1905.
E. El cobro de fletes en oro americano y Libras.
F. Libre introducción de PETROLEO.
G. Policía de Ferrocarriles.
H. Por qué el Gobierno debe hacer responsable al F. C. de C. R. de las violaciones, delitos y faltas del F. del Norte.
I. Bromuro para los nervios.

TESIS PRIMERA

LEMA. Monopolicemos la tierra y habremos destruído la Nación.

NOTAS PREVIAS

I.—El estudio de las dos proposiciones del presente certamen, en las cuales fácilmente se descubre la sagacidad y competencia profesionales del sociólogo que las formuló, exigen para contestarlas razonablemente, desligar las cuestiones que en forma colectiva plantean, y reducirlas a proporciones de fácil comprensión.

En orden a la primera de dichas tesis — tal y como ha sido redactada — se imponen, a nuestro juicio, algunas explicaciones previas en cuanto a su significación y alcance, a fin de unificar el pensamiento que les dió vida con el de los interesados en contestarla, y el de los distinguidos Miembros del Tribunal llamado a dictaminar. Y puesto que la proposición habla de — una Zona Atlántica, de Reservas y baldíos, en determinada zona, que aspira a resguardar contra posibles acaparamientos, — se impone determinar con exactitud cuáles son esas FUERZAS que amenazan a unas y otros con sustraerlos del patrimonio nacional.

Motivo de personal investigación, debe ser también, el fijar la SITUACION JURIDICA de las reservas y baldíos de que se trata, toda vez que las disposiciones que se aconsejan como NECESARIAS, deben aspirar a ser, no sólo "prácticas", sino también "posibles". Y no estaría tampoco, por demás pensar, que quien aspire al honor del triunfo en esta justa del pensamiento y del patriotismo, no puede ni debe descuidar, hasta donde sus ideas se lo permitan y las conveniencias nacionales lo aconsejen, el credo de política administrativa, que pudiera acariciar el Jurado, los estadistas llamados, si fuere el caso, a adaptarlas e incorporarlas al Derecho Positivo del país, y mucho menos la propia idiosincrasia, del pueblo costarricense, en cuyo beneficio hubieran de dictarse.

II. — De acuerdo con lo dicho, principiemos por explicar que por ZONA ATLANTICA entendemos nosotros todo el territorio de la vertiente del Atlántico, o sea, parte del situado al Norte y todo el situado al Este del país, y no tan sólo las tierras de la Provincia de Limón, ya que aquel, en sus tres cuartas partes al menos, pertenece a esta vertiente; porque formando esta encuesta parte muy importante del problema bananero que estudia la COOPERATIVA BANANERA COSTARRICENSE, lógico es suponer que los terrenos cuyo acaparamiento se trata de evitar son todos los adaptables, en una misma zona geográfica, al cultivo del banano; suposición ésta, que de otra parte encuentra razonable apoyo en el hecho, por demás significativo, de que la United Fruit Company aspira, por todos los medios a su alcance, a someterlos a su dominio y su control.

Digamos también de una vez, que por RESERVAS DEL ESTADO, y quedan claramente eliminadas las reservas de particulares, entendemos nosotros aquellas porciones de terreno inculto que en virtud de leyes especiales fueron sustraídas, provisionalmente al menos, del comercio de los hombres, ya que en lenguaje jurídico RESERVAS TERRITORIALES DEL ESTADO podrían llamarse tanto sus bienes rústicos como urbanos. Lo que se impone fijar entonces, hechas las explicaciones anteriores, es el número y extensión de éstas RESERVAS y BALDIOS, y como dijimos antes, su situación jurídica, para que con base en estos datos podamos llegar a sugerir las disposiciones PERTINENTES, de cualquier orden, que las resguarden en el porvenir como un patrimonio exclusivamente nacional.

III. — RESERVAS DEL ESTADO. La primera de dichas reservas, en orden de antigüedad e importancia, es la que corre a lo largo de la frontera entre Costa Rica y Nicaragua, al Norte de una línea que, partiendo de la boca del Río Tortuguero, en el Atlántico, termina en el Cabo Elena, en la bahía del Murciélago en el Pacífico, con la excepción que hace el Decreto 5 de 28 de octubre de 1895. Esta zona fué determinada por el Decreto No. 6 de 1888, modificado últimamente por Decreto No. 11 de 22 de octubre de 1926.

La segunda reserva que apuntamos es la conocida con el nombre de MILLA MARITIMA Y FLUVIAL, no siempre respetada.

La tercera es la conocida con el nombre de RESERVA ASTUA PIRIE que limita: por el Norte, con el Océano Atlántico y con el Río Colorado; por el Sur, con la línea férrea comprendida entre el puente del Río Reventazón y el puente del Toro Amarillo, en parte, y en parte el Río Reventazón hasta su desembocadura en el mar; por el Este, con el Reventazón y el Océano Atlántico; y por el Oeste, con una recta que partiendo del centro del puente del Río Toro Amarillo termina en la boca del Río Colorado. Decreto No. 2 de 4 de julio de 1914, pág. 26.

La cuarta es la que lleva el nombre de COLONIA DE EL SALVADOR, al Oeste del Río Sucio. Decreto No. 13, de 31 de octubre de 1910.

La quinta es la que establece el Decreto No. 3 de 29 de octubre de 1914, el cual declaró indenunciable una zona de 50 kms. de ancho a lo largo de la frontera con Panamá, reducida a 5 kms. por Decreto de 22 de octubre de 1926.

La sexta es una faja de 50 pies de ancho a un lado y otro del ferrocarril de Costa Rica. Decreto de 20 de julio de 1880.

La sétima es la reserva de SAN BERNARDO, en Talamanca, determinada por ley de 29 de julio de 1908.

Las islas son indenunciables por Decretos de 11 de noviembre de 1905 y 29 de mayo de 1908. Hay desde luego otras pequeñas reservas para fines locales, de poblaciones y servicios públicos, determinadas por Decretos de 28 de octubre de 1905 y 29 de julio de 1908, respectivamente, que no tienen mayor importancia. Véase el croquis en el Anexo B.

IV. — TERRENOS BALDIOS. En cuanto a los BALDIOS de la República, que no forman zonas especialmente reservadas para el Estado, podemos decir que los constituyen todos aquellos terrenos no reducidos a dominio particular; diferenciándose de las RESERVAS únicamente en que éstas no pueden salir del poder del Estado si no es en virtud de una ley del Congreso, y aquellos pueden adjudicarse por los procedimientos comunes: es decir, por la aplicación de GRACIAS o títulos municipales para el denuncio, por el camino de los Títulos Supletorios, o por el de denuncio CABEZA DE FAMILIA. La ley de 22 de octubre de 1926, puso un plazo de dos años a la aplicación de GRACIAS, pero esta disposición se está discutiendo por inconstitucional.

Tal es la situación jurídica actual de las RESERVAS y BALDIOS del Estado.

V. — FUERZAS QUE AMENAZAN LAS RESERVAS Y BALDIOS CON EL ACAPARAMIENTO

Digamos de una vez que estas FUERZAS o PELIGROS son varios.

Una es indiscutiblemente la United Fruit Company, que desde hace un tercio de siglo ha venido adueñándose de las tierras bananeras y de los ferrocarriles que las recorren, de los cuales UNO, el Ferrocarril de Costa Rica, es a la vez la arteria principal del comercio internacional del país. Esta Compañía controla todas las actividades de la provincia de Limón, y constituye por la negligencia de los poderes públicos UN ESTADO DENTRO DEL ESTADO.

Otra de las fuerzas que acusamos, lo es ya, y si no lo es, lo llegará a ser muy pronto, el GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS DE NORTE AMERICA, en caso de que se construya el Canal Interoceánico por Nicaragua. El estudio de este asunto, sería tarea larga de exponer y difícilmente cabría tal exposición en un libro de razonables proporciones. Nosotros tenemos que resignarnos por falta de espacio, a decir, que todo induce a pensar en que — en la contratación que lo legalizara — la República de Costa Rica se vería obligada a ceder al Gobierno de Washington una faja de terreno NO MENOR DE CINCO MILLAS DE ANCHO A TODO LO LARGO DE LA FRONTERA CON NICARAGUA, que fué la exigencia indeclinable en el caso de Panamá.

Dentro de lo que parece sin remedio, los llamados ESTADISTAS costarricenses, si no fueran tan miopes para entrever este peligro internacional, debían, hace tiempo, haber tomado las medidas necesarias de previsión para salvar — si no la soberanía de aquella región, al menos la nuda propiedad, tal y como lo aconsejamos en el artículo 4) de las sugestiones que hacemos al final.

LA TERCERA DE LAS FUERZAS que amenazan las reservas y baldíos nacionales con el acaparamiento, y OBSTACULIZAN EL DESARROLLO AGRICOLA DE LA ZONA ATLANTICA está constituída por las EMPRESAS FERROVIARIAS del Ferrocarril de Costa Rica y de la Northern Railway Company, unidas de hecho, y contra la ley, con la United Fruit Company.

Este MONOPOLIO industrial, explotado sin humanidad, para impedir,

como lo ha impedido, la LIBRE CONCURRENCIA en la compra y acarreo de bananos en aquella zona, ha venido a convertirse en una red de ferrocarriles al servicio de los intereses particulares de la United Fruit Co., en vez de ser el más poderoso factor de los intereses colectivos del pueblo costarricense, que es su legítimo dueño.

VI.—LEGISLACION TERRITORIAL.

Hechos los anteriores comentarios, sentimos todavía la necesidad de hacer observar que el estudio atento de la legislación territorial de Costa Rica acusa la tendencia política A ESTIMULAR EN EL INDIVIDUO — NACIONAL O EXTRANJERO — LA APROPIACION DEL SUELO. Las leyes primarias sobre adjudicación de baldíos en pública subasta, sobre DONACIONES de terrenos baldíos a Municipios y particulares, lo mismo que a ciudadanos CABEZA DE FAMILIA, son pruebas irrefutables de ello.

En los últimos años, este criterio se ha inclinado, en cuanto a las tierras lejanas de los centros de población, al sistema de ARRENDAMIENTOS O ENFITEUSIS ROMANA. Sin embargo, el régimen de DOMINIO pleno, que hemos practicado, es muy difícil, y hasta inconveniente, desterrarlo del todo de nuestra legislación. La idiosincrasia del pueblo costarricense es indiscutiblemente refractaria al ARRENDAMIENTO y partidaria del DOMINIO PLENO. El costarricense quiere ser el dueño exclusivo de su pequeña propiedad y vivir en ella con su familia; gusta también de tener sus reservas territoriales, y al vincular su personal interés a éstas, resulta un factor de progreso y un soldado vigilante de su Patria; pero no iría sino por excepción, a sitios lejanos, ni daría un hachazo en tierra que no es suya ni ha de ser el patrimonio de su familia. Esta es la causa de los fracasos de las COLONIAS AGRICOLAS entre nosotros. De otra parte, si este sistema ha sido la base de la felicidad nacional, no vemos motivos de actualidad para sustituírlo por otros de dudosos resultados. La legislación fué y es buena, porque la nación tiene poca densidad de población y la tendrá por muchos años más, y sólo se ha venido a discutir, cuando el capital y el interés de los especuladores extranjeros han querido vincularse a nuestra sencilla vida y dominarlo todo con procedimientos inhumanos por egoístas.

El sistema de ARRENDAMIENTOS, tiene sus antecedentes en las ideas de los fisiócratas franceses y en el plan agrario, maravilloso por cierto, del ilustre argentino Bernardino Rivadavia, puesto en práctica ya — con las modificaciones convenientes para el pueblo que ha de practicarlo — en la ciudad de CAMBERRA, capital de la Federación Australiana, desde 1901, y también en la Zona del Canal de Panamá.

El plan de Rivadavia, — dice Villalobos Domínguez, — dicho brevemente, consistía en sentar el principio de que el suelo del país NO DEBE SER VENDIDO A NADIE, NI A EXTRANJEROS NI A NATIVOS . . . . ,pero en lugar de entregar la tierra por muy largos años a indefinido período y mediante

un canon o arriendo fijo se le entregaba mediante un CANON MOVIBLE, es decir, por un tiempo igualmente largo e indefinido pero manteniéndola sujeta revaluación cada diez años. En Camberra, sigue diciendo, el suelo no es vendido a nadie, se entrega por noventa y nueve años en enfiteusis, según precio del arriendo o canon determinado por pública subasta, el cual es valedero por VEINTE AÑOS y revaluable sucesivamente cada DIEZ AÑOS.

El plan que nosotros sugerimos — al acercarnos ya a contestar la encuesta — es MIXTO, ya que mantiene en toda la República la PEQUEÑA PROPIEDAD actual, imposible de suprimir: la permite en el futuro dentro de razonables limitaciones en provecho exclusivo de los costarricenses, y abre a la vez ancho campo, al SISTEMA DE ARRENDAMIENTOS, para EXTRANJEROS Y NATIVOS, de acuerdo con la naturaleza de los cultivos a que las tierras arrendadas han de dedicarse. El error de nuestros mayores consistió en no poner límite, de acuerdo con la naturaleza de los cultivos, a la propiedad individual. El café y el potreraje exigen extensiones distintas; con el banano y la caña ocurre lo mismo. Son limitaciones lógicas, largas de explicar, que imponen el clima y la densidad de la población, la pobreza o la riqueza de un pueblo, y que en la contestación que sigue aspiramos a sintetizar, sin más explicaciones, que nos impide dar por ahora el reducido espacio de que disfrutamos.

VII — NUESTRA CONTESTACION. El Decreto No. 11 de 22 de octubre de 1926, tantas veces citado, es a nuestro juicio ampliamente satisfactorio, rectificando algunas ambigüedades que contiene, y ampliándolo, al mismo tiempo en algunos de sus extremos. De todos modos las disposiciones que a nuestro juicio se hacen necesarias "para resguardar los terrenos que forman las reservas del Estado y los terrenos baldíos de la zona Atlántica, contra acaparamientos, en forma que lleguen a constituír un patrimonio exclusivamente nacional", según los términos de la encuesta, son varias, pero todas de carácter legislativo.

A. Sugerimos una reforma a la Constitución Política en el sentido de que se limite, de acuerdo con la naturaleza de los cultivos, la propiedad inmueble que se puede inscribir en el Registro Público de la Propiedad, al nombre de un solo individuo o persona: para que se prohiba en las donaciones, contratos y privilegios, que el Estado otorgue, eximir a los interesados del pago de los impuestos municipales, fiscales y territoriales, los cuales, serán revaluados por períodos de DIEZ AÑOS.

B. — Sugerimos como disposición INMEDIATA la promulgación de una ley en estos o parecidos términos:

1º — Los terrenos que forman las reservas del Estado y los baldíos nacionales de la Zona Atlántica serán siempre inapropiables EN PLENO DOMINIO, y sólo podrán ser explotados mediante ARRENDAMIENTOS que se celebren con nacionales o extranjeros por el Gobierno, en extensión y plazos que una ley posterior determinará.

2º — No obstante lo dicho en el artículo anterior, dentro de las reservas y baldíos de la Zona Atlántica, queda permitido el denucio a favor de los ciu-

dadanos costarricensese que sean CABEZA DE FAMILIA en extensión de 50 hectáreas para cada uno, y 50 más por cada hijo, de acuerdo con lo dicho más adelante.

3º — Dentro de la zona a que se refiere el Decreto No. 6 de 22 de Junio de 1888, se destina una faja de cinco millas de ancho, a partir de la frontera, por toda su extensión, la cual, sin perjuicio de terceros, con mejor derecho, se adjudica por donación gratuita a los ciudadanos costarricenses en la forma que una ley posterior determinará.

4º — Los predios a que se refieren los artículos anteriores, sus frutos y mejoras no serán embargables, salvo que se trate de ejecuciones por impuestos municipales o fiscales. Tampoco podrán ser trasmitidos ni gravados por ningún título a ciudadanos o personas no nacionales, y sólo podrán traspasarse por herencia intestada, de acuerdo con lo que dispone el Código Civil al respecto. Los predios de los hijos menores no podrán ser traspasados ni gravados durante su menor edad.

Piensen nuestros Gobernantes durante una hora, durante sesenta minutos nada más, en que, siendo la República de Costa Rica poseedora de las mejores tierras bananeras que existen en el Continente Americano, según el dictamen científico de todas las Empresas extranjeras intresadas en el cultivo y explotación de esta fruta, la producción bananera lejos de aumentar disminuye año tras año. El país podría producir a estas horas de CINCUENTA A SETENTA MILLONES DE RACIMOS, pues Jamaica, con menos extensión territorial, se acerca ya a estas cifras. Tomen nota nuestros estadistas de que, no obstante que, el promedio de venta de la fruta de Costa Rica no baja de DOS DOLLARS Y MEDIO POR RACIMO, el productor costarricense solamente recibe SESENTA CENTAVOS ORO POR RACIMO.

Cuál es la causa de esta situación que priva al país de incrementar su producción agrícola, y con ello hacer entrar al país varios millones de dollars que buena falta le hacen a la economía nacional?

Seremos siempre los costarricenses incapaces de romper el monopolio agrícola - industrial que supervive en la Zona Atlántica a despecho de los intereses de la República, y aún de su propia soberanía?

La respuesta, esperamos que muy pronto la dará el país en forma categórica y definitiva.

TESIS SEGUNDA

LEMA. — El control de los Ferrocarriles es uno de los aspectos más importantes de la soberanía del país

SEIX. Enciclopedia jurídica.

I. — Esta segunda parte de la Encuesta, según resulta de su redacción, y es punto acerca del cual insistimos mucho, se contrae a buscar el modo de SU-

BORDINAR, caso de que no lo estén ya (y se plantea la duda acerca de si lo están o nó), lo ferrocarriles, ramales y tranvías existentes, y los que en el futuro se construyan en la Zona Atlántica, a las necesidades de un tráfico rápido, barato, eficiente e igual para todos, en el ramo de bananos, fletes y pasajes.

Es cierto?

Es, pues, un problema atlántico y local, de tendencias explícitas, a cuya solución no se puede llegar sin haber contestado antes las siguientes cuestiones previas que le sirven de base y fundamento legales.

A. Cuáles son los ferrocarriles, ramales y tranvías de la Zona Atlántica?
B. Cuáles las concesiones o contratos por que se rijen?
C. Cuáles las leyes VIGENTES sobre ferrocarriles y transportes?
D. Las concesiones o contratos ferroviarios dan DERECHO bastante para que el Gobierno SUBORDINE a las Empresas dichas a lo que la tesis pretende, y de no darlo, puede éste ser reforzado, suplido o modificado por las leyes vigentes sobre ferrocarriles y transportes?

Tales son las importantes cuestiones que estudiaremos y expondremos en síntesis obligada en las siguientes, a fin de sentar, con base en estos estudios, la exacta SITUACION JURIDICA de los derechos y obligatorios de las Empresas y del Gobierno.

II. — EMPRESAS FERROVIARIAS DE LA ZONA ATLANTICA.

Las Empresas ferroviarias de esta Zona son, como es sabido TRES, unidas de hecho, mediante el contrato de 15 de junio de 1905, con evidente violación de las concesiones y leyes que regulan su servicio.

Empresa del Ferrocarril de Costa Rica.

Empresa del Ferrocarril del Norte.

Líneas férreas de la United Fruit Company.

La extensión TOTAL de las líneas férreas el año 1926 era de 561 kms., de los cuales 235 kms. han sido construídos sin la autorización indispensable del Gobierno, y en consecuencia, con evidente violación de las concesiones y leyes, a cuyos mandatos están sometidas. Véase anexo C.

III CONCESIONES FERROVIARIAS

En la imposibilidad de reproducir aquí estos documentos públicos, tenemos que conformarnos, con extraer de ellos, y poner a la vista de nuestros lectores, aquellas cláusulas más importantes que se relacionan con la índole del servicio que se intenta establecer en Costa Rica.

A — EN CUANTO AL FERROCARRIL DE COSTA RICA. El contrato Soto-Keith de 1884, reformado por el contrato Astúa-Pirie de 1904, y antes por el Pacheco-Pirie de 1900, establecen:

Cláusula 13. "Que la Empresa tiene la obligación de hacer correr los trenes NECESARIOS para el transporte entre la ciudad de Alajuela y el Puerto de Limón, y entre Guápiles y Limón".

"Que la Empresa se comprometa a construir y conservar el muelle o muelles NECESARIOS en el puerto de Limón". (Cláusula 14).

"Que la Empresa no podrá cobrar más de VEINTE PESOS MONEDA DE COSTA RICA por tonelada española de peso o medida: más de VEINTE CENTIMOS por cada racimo de plátano destinados a la exportación; ni más de OCHO PESOS MONEDA DE COSTA RICA por el transporte al puerto de Limón, por cada toneladad de frutas, raíces y legumbres. Un peso (1565 diezmilésimos oro de Costa Rica, es igual a cuatro chelines, para los efectos de este contrato"). Cláusulas 16 y 17 del Contrato Soto - Keith y 1 del Pacheco - Pirie. En relación con el colón oro, es de ₡ 1.81, igual a UN PESO ORO DE COSTA RICA. Véase Anexos A. y E.

Por la cláusula 18 del mismo contrato Soto - Keith, el Gobierno goza de un descuento del 25% de la tarifa.

Por lacláusula 24, el concesionario Mr. Keith (no se puede entender que los cesionarios de éste también), tiene el derecho de traspasar libremente el contrato a cualquier persona o Compañía, pero en ningún caso a un Gobierno extranjero.

El contrato Pacheco-Pirie, citado, estipula: "Que la empresa del F. C. de C. R. cobrará el flete de las mercaderías y PRODUCTOS QUE TRANSPORTE con arreglo a una sola e idéntica tarifa", Cláusula 2.ª

La cláusula 3 dice: "En consecuencia de lo dicho en la cláusula anterior, la Empresa hará que sin excepción el transporte de mercaderías y productos se haga indefectiblemente por el orden en que los mismos fueren recibidos por la Empresa, y establecerá un servicio que garantice a todo el público el transporte oportuno de sus efectos".

En la cláusula 6ª se establece: "Que la empresa no procederá en la construcción de ramales sin haber sometido previamente al Gobierno para su aprobación, el proyecto, presupuesto y planos".

B. — EN CUANTO AL FERROCARRIL DEL NORTE

Esta Empresa, la segunda del monopolio ferrocarrilero y bananero que controla todas las actividades de la provincia de Limón, nació de las concesiones ferrocarrileras de Limón a Río Banano, por la de este Río a Matina y por la del Ramal de La Luisa, junto con su prolongación a Guácimo". (Clásula 3ª del Contrato Astúa-Pirie). Dichas concesiones establecen:

A. — LA PRIMERA: o sea, la Concesión Vargas Schutt de 1892, Que el ferocraril es obra de utilidad pública: que la explotación es por 99 años: que la Empresa goza de la exención de los derechos de Aduana sobre todo lo necesario para la construcción y mantenimiento de la obra. Cláusula Cuarta.

Que las tarifas de pasajes y fletes, del ganado y BANANOS no excederán del 70% de las tarifas del Ferrocarril de Costa Rica. Concede además el derecho de explotación de 2,000 hectáreas de baldíos. Cláusula quinta.

B. — LA SEGUNDA y la Tercera de las concesiones dichas, o sean, la Pacheco-Keith de 1894 y la Pacheco-Scott de 1900, establecen: que el ferrocarril es de utilidad pública: que el Gobierno goza en el transporte de productos y mercaderías, de una rebaja del 25% de la tarifa: que la tarifa de fletes, respecto del primero no excederán en ningún caso del 70% de la tarifa del Ferrocarril de Costa Rica; y que el Gobierno podrá dictar las disposiciones y reglamentos que juzgue necesarios para asegurar la regularidad y seguridad del tráfico. En los transportes de productos o mercaderías por cuenta del Gobirno se rebajará un 25% de la tarifa: que es prohibido el traspaso de la concesión sin el consentimiento del Gobierno; y que la Empresa se compromete a hacer un servicio periódico regular de trenes....Véase Anexo C.

C. EN CUANTO A LOS FERROCARRILES DE LA UNITED FRUIT Co.

Esta Empresa es la tercera del monopolio atlántico. Sus ferrocarriles que son: el de Sixaola, que entronca con el de Panamá, y el Ramal entre Matina y Banano, o sea el Vargas - Schut de 1892, más otros pequeños ramales en sus fincas y en otras ajenas, están, excepto el Ramal Matina-Banano, fuera de la ley por haber sido construídos fraudulentamente, y lo que es peor, por haberlos cedido ilegalmente al Ferrocarril del Norte en virtud del convenio antes dicho de 15 de junio de 1905. Véase Anexo C.

IV — COMENTARIO ACERCA DE LAS CONCESIONES Y CONTRATOS FERROCARRILEROS CITADOS.

Lo anteriormente expuesto nos lleva sin esfuerzo alguno a la conclusión de que las concesiones ferrovarias dan base jurídica bastante, al Gobierno de Costa Rica, para haber exigido en el pasado, y exigir en el presente y el futuro, a las Empresas dichas, lo que la tesis pretende, en cuanto a un tráfico, rápido, eficiente, e igual; que en cuanto a lo de BARATO tendría el Gobierno que atenerse a los límites fijados en las tarifas legales.

Ni la voluntad de una de las partes, ni aún el imperio de las leyes de orden público podrían alcanzar a modificar el aspecto financiero o económico de las convenciones celebradas entre el Estado y las Compañías, porque lo contratado sobre TARIFAS, fué lo que sirvió de cálculo y de base a la INVERSION de capitales extranjeros en ellos consumidos, que el Gobierno no le es dable alterar Esto lo decimos sin entrar a comentar si el flete bananero y de pasajes es o no sin dejar de incurrir en una razonable indemnización de DAÑOS Y PERJUICIOS. BARATO, ya que de no serlo, no faltan medios para reducirlo a los límites de lo que sea razonable y justo.

"El Contrato es la Ley entre Las Partes", pero en todo aquello que los contratos callan, la LEY SUPLE SU SILENCIO. Este principio de hermenéutica

legal, nos aconseja entrar a conocer los puntos básicos de las leyes vigentes llamados según dijimos antes, a suplir el silencio de las concesiones, si es que tal silencio existe.

V — LEYES VIGENTES SOBRE FERROCARRILES Y TRANSPORTES

Largo de enumerar, y no digamos de explicar, sería este tema. De todos modos interesa a los fines de esta exposición traer a la vista algunos pocos de los mandatos que tienen más íntimo contacto con el tráfico "rápido, eficiente, igual, y barato en el ramo de ferrocarriles".

a) DE LA CONSTITUCION POLITICA. Artículo 2º—"Son prohibidos además en la República LOS MONOPOLIOS, los privilegios y cualquier otro acto aunque fuere originado en una ley que menoscabe o amenace la libertad de comercio, agricultura o industria, salvo los que el Estado haya establecido hasta la fecha o los que establezca en el futuro".

b) DE LA LEY DE FERROCARRILES. Art. 58.—"Ningún ferrocarril podrá negarse a transportar PASAJEROS O MERCADERIAS a los precios fijados por su tarifa. La negativa que no tenga su apoyo en la ley hará incurrir a la Empresa en responsabilidad y dá derecho para reclamar daños y perjuicios".

Artº 56.—"Las empresas de ferrocarril están sometidas en cuanto a la responsabilidad por el transporte de viajeros o mercaderías a las leyes comunes referentes a PORTEADORES. Deberán transportar las mercancías en el tiempo convenido, etc."

Artº 59.—"Las TARIFAS LEGALES son las que la empresa no puede traspasar y que nacen de la respectiva concesión".

Artº 66. — "Salvo lo que especialmente diga la concesión, ésta caducará por cualquiera de las causas siguientes .... Por ENAJENAR la concesión o alguno de los derechos en ella contenidos o el ferrocarril o telégrafo o teléfono o cualquiera de sus anexos a una COMPAÑIA O PARTICULAR".

c) DE LA LEY DE TRANSPORTE. Artº 23.—"Las convenciones de las partes, y en su ausencia las prácticas del lugar o las suyas propias conocidas, serán norma del porteador en lo tocante al sitio y AL MOMENTO de recibir las mercancías o a los plazos de iniciación y término del viaje y a los caminos por donde deba practicarse".

Artº 36.—"No habiendo prefijado un lapso para la conducción y no existiendo reglamentos que los determinen se estará en lo propio a los usos comerciales consagrados en los plazos apropiados a las circunstancias".

Véase además los Arts. 49 a 3 ibidem. y 412 a 417 del Código Penal.

Tales son algunos de los puntos básicos de las leyes sobre ferrocarriles y transportes, llamados, como dijimos antes, A SUPLIR el silencio y las omiciones de los contratos ferroviarios de la Zona Atlántica en la cuestión concreta que se discute.

VI — CUESTIONES DE ORDEN PUBLICO Y RETROACTIVIDAD

Al tratar de las leyes a que se refiere el punto anterior, el Inspector General de Ferrocarriles plantea la duda de si tales leyes pueden o no ser aplicadas a las empresas ferroviarias de que se trata.

La cuestión sería larga de explicar, pero nosotros la contestamos, de una vez, EN SENTIDO AFIRMATIVO; y en consecuencia, lo dicho en el párrafo IV, en cuanto a las concesiones, lo ratificamos ahora en cuanto a las leyes vigente diciendo — que éstas dan también base jurídica bastante al Gobierno de Costa Rica para exigir a las empresas dichas un tráfico como se desea, excepción hecha siempre de lo de un tráfico BARATO.

Nuestra afirmación descansa en que estas leyes son de orden público, y por lo mismo su acción retroactiva es indiscutible, ya que ellas obligan a todos los habitantes de la República. Así lo confirma el Código Penal al dictar penas severas contra quienes dificultan u obstruyen la libertad de tráfico; lo declara como un axioma el preámbulo de este certamen al decir "que las vías públicas de transportes caen bajo el dominio del Derecho Público, y uno de los aspectos de la soberanía nacional que más interesa conservar es el CONTROL COMPLETO sobre tales vías"; lo dice el sentido común y el interés agrícola y social de la más simple colectividad humana; y por último, lo consagra la misma Constitución del país al declarar "que la soberanía de la República descansa exclusivamente en la Nación", queriendo decir con ello, que las vías públicas de transporte no deben salir de su control a menos que renuncie, lo que es imposible, a este aspecto de su soberanía.

Pero si todo lo dicho se pudiera poner en tela de juicio, tenemos un argumento para los costarricenses, siempre tímidos de su derecho, que ha de convencerlos de una vez por todas. Nos referimos a la propia confesión de las empresas unidas de que se trata.

Efectivamente, la cláusula 6ª del contrato de 15 de junio de 1905, celebrado entre las tres empresas ferroviarias del Atlántico, consagra categóricamente "que la cesionaria está sometida en todo y por todo a las concesiones y LEYES VIGENTES DEL PAIS QUE RIGEN LA MATERIA". La compañía del Norte, dice el contrato, por todo el tiempo que dure este convenio cumplirá con todos los términos de la concesión y las LEYES LOCALES.

Las leyes locales. ¿Cuáles son las leyes locales? Por qué no se limitó a decir que cumpliría con todos los términos de la concesión, sino que agregó "y las leyes locales". Es decir, las presentes y futuras, todas sin excepción, porque sus mandatos, si los pone en duda un costarricense, no los pone en duda jamás un inglés.

Se nos dirá que este contrato de traspaso no lo ha aprobado el Gobierno. Pero de todos modos no se desvirtúa el argumento, porque signifíca el reconocimiento público del derecho que el Gobierno tiene para someterlas a las prescripciones de las leyes locales.

VII — EN RESUMEN: Conocidas las empresas ferroviarias, las concesiones o contratos por que rigen, las leyes vigentes sobre ferrocarriles y transportes; y admitido como presunción *jures et de jure*, que las empresas dichas están sometidas a las concesiones y leyes locales, podemos aventurarnos a contestar la segunda tesis de esta encuesta diciendo:

Que los ferrocarriles, ramales y tranvías de la Zona Atlántica, no necesitan subordinarse, porque lo están ya, sino de hecho, de derecho, a las exigencias permanentes de un tráfico rápido, eficiente e igual para todos; que en cuanto a lo de BARATO, hay que atenerse a las tarifas legales, que son las que la empresa o empresas no pueden traspasar porque nacen de las respectivas concesiones; y en consecuencia, — que leyes tenemos bastantes y sólo hacen falta hombres de altura moral que las apliquen.

¿Qué sacaríamos con dictar nuevas leyes? Damos por hecha la legislación más caprichosa del mundo. De nada habría de servirnos, como no nos sirve la actual, si a la hora de aplicarlas, hubiéramos de encontrarnos con hombres sin carácter y con un pueblo pusilánime para el ejercicio de su propia ciudadanía.

Pero admitamos que las cosas no son así; y en consecuencia, que ni las Concesiones ni las Leyes alcanzan a garantizar al pueblo de Costa Rica el derecho a beneficiarse con los ferrocarriles de su propio país, porque ellos se hicieron, se conservan y administran para el servicio exclusivo del monopolio que domina en la Zona Atlántica. Pues bien, entonces, exijámosle al menos, a las empresas unidas, que constituyen ese monopolio, que no violen por más tiempo las obligaciones que adquirieron al firmar las concesiones de que venimos hablando.

Pero es que efectivamente las empresas unidas han violado, y siguen violando las concesiones y las leyes del país?—Es lo que vamos a ver en el capítulo que sigue.

VIII — INCUMPLIMIENTO DE LAS CONCESIONES FERROVIARIAS Y DE LAS LEYES DE ORDEN PUBLICO DE PARTE DE LAS EMPRESAS.

Hemos hablado de la SITUACION JURIDICA de los ferrocarriles, desde el punto de vista de las CONCESIONES Y LEYES VIGENTES. Ahora pués, necesitamos hablar de su SITUACION DE HECHO, o en otras palabras del cumplimiento que han dado a sus contratos y a las leyes del país.

No vamos a sentar conclusiones todavía. Preferimos que nuestros lectores nos ayuden a sacarlas en su oportunidad, con vista de los documentos que hemos tenido a la vista, y de algunos hechos que ellos conocen. Principiemos, siempre en forma sintética, por traer a la memoria una prueba irrefutable de incumplimiento, CONFESADA por las empresas acusadas.

Interpretando el contrato Soto-Keith de 1884, el F. C. de C. R. sostuvo dentro y fuera del país; con daño para éste, porque alejaba la competencia, que dicha empresa tenía el derecho exclusivo de construir muelles en Limón; que el construido, era de su propiedad; que tenía derecho de tanteo para construir

las nuevas vías, y el derecho de impedir que otras empresas cruzaran sus líneas. Pues bien, después de largos debates, la empresa terminó por reconocer lo absurdo de sus pretenciones, excepto en cuanto a lo de la propiedad del muelle metálico en Limón. Véase contrato Astúa-Pirie.

Por el contrato Pacheco-Pirie del año 1900 el Gobierno de Costa Rica consintió en que la Empresa dicha gravara sus bienes en £ 200.000 más, comprometiéndose a invertirlas en mejoras a su empresa. Es lo cierto que cuatro años después, en la cláusula 13 del contrato Astúa-Pirie, la compañía confesaba: "que por dificultades financieras por que había atravesado y atravesaba, no estaba en posibilidad de efectuar las obras convenidas", y todavía no lo ha hecho en su totalidad, pues una de sus obligaciones era construir un edificio para sus oficinas en la capital, y todos conocemos el cucarachero en que las tiene.

Es público y notorio que el año 1912 la Atlantic Fruit Co. vino a Costa Rica a competir con la United en la exportación de banano. Lo que entonces ocurrió sólo se podría ver entre los pueblos más salvajes del Africa Central. Los trenes no corrieron, se macheteó la fruta, se trabó embargo sobre la misma, y el bandalaje llegó a tal extremo que el Gobierno tuvo que hacer uso de la fuerza pública para reprimirlo. Por acuerdo Nº 317 de 28 de junio de 1912, el Gobierno nombró una comisión integrada por el Lic. Carlos Díaz Barquero, don Pedro Zumbado y don Santos León Herrera, para investigar los asuntos relacionados con el negocio de banano.

Si entonces hubiera existido en los Estados Unidos la ley SHERMAN, dictada contra los monopolios, que según parece, allá como acá, se inclinan a toda clase de violaciones y atropellos contra los bienes y las personas, la Atlantic Fruit Co. habría podido encontrar en las leyes de aquel país, el amparo que el Gobierno de Costa Rica, ya que no sus leyes, le negaron, por actos de omisión, en el libre ejercicio de sus operaciones comerciales, llamadas especialmente a producir beneficios a Costa Rica y a los costarricenses.

IX — EL INCUMPLIMIENTO POR CUESTIONES NO RESUELTAS. salta evidente de las siguientes denuncias públicas, ya que han sido hechas por un funcionario público como es el Inspector General de Ferrocarriles; denuncias que nosotros en vista del espacio de que disponemos nos vemos obligados a concretar y ampliar as:

1º—Construcción y explotación de 255 kms. de vía, sin autorización, con lo cual se ha violado el artº 6º del contrato Pacheco - Pirie de 1900.

2º—Abandono de líneas férreas sin autorización, hecho confesado por el Superitendente del Ferrocarril de C. R. en oficio de 17 de junio de 1925 que dirigió al Ministro de Fomento.

3º—Concesión de 51 tarifas especiales al 15 de abril de 1925, violando la cláusula 2ª del contrato Pacheco - Pirie de 1900 que establece "una sola o idéntica tarifa".

4º—Cobro al Gobierno de las tarifas más altas, cuando éste goza de una rebaja del 25% sobre las tarifas generales.

5º—Existencia de múltiples estaciones—17 solamente en el cantón de Turrialba—a donde el tren de pasajeros hace escala, pero no hay agentes ni venta de tiquetes, lo cual puede burlar el impuesto de beneficencia.

6º—En el ramal de Limón a Río Banano, y en su continuación hasta La Estrella, no se han publicado ni las tarifas ni el itinerario.

7º—Oposición sistemática a la libre y necesaria concurrencia, tanto en la compra de bananos y en su acarreo, como en la construcción de nuevas líneas, como resulta de sus antiguos pleitos con el Ferrocarril del Norte y con la Altantic Fruit Co.

8º—Oposición al pago de los impuestos fiscales y territoriales, por cuyo motivo, y la negligencia del Gobierno, las empresas ferroviarias deben a aquél varios millones de colones. Véase Anexo F.

9º—Traspaso indebido de material rodante y lineal, que es del Gobierno de Costa Rica, hecho por el F. C. de C. R. al F. C. del Norte.

10º—Explotación clandestina del Ferrocarril Internacional de Sixaola.

11º—Y finalmente, por lo dicho antes acerca de falta de espacio, y porque sería cosa de no acabar, citamos el hecho de que el F. C. de C. R. hizo traspaso ilegal de toda la Empresa al F. C. del Norte, según contrato citado antes, del año 1905. En lo cual el Gobierno puede ver desmejoradas sus garantías y amenazada la soberanía del país con los inconvenientes, ya sentidos, de un monopolio, que ha venido a constituir "un Estado dentro de otro Estado". Véase a este respecto la protesta del Gobierno, y el análisis de la cuestión en La Gaceta Nº 136 de 14 de junio de 1907. Véase Anexos D. y E.

X — EL INCUMPLIMIENTO DE LOS CONTRATOS, y la violación de la Constitución y de las leyes de ferrocarriles y transportes ,resulta, pues, evidente. La conciencia ante tantos atropellos, se vuelve airada, y la pluma desearía correr de comentario en comentario, si tiempo tuvieran para ello. De todos modos, llama poderosamente la atención, que la vida pública de Costa Rica, tan ordenada en muchos aspectos, haya tenido en el ramo ferroviario el sello de la más absoluta incapacidad para atenderlo. La creación de una Oficina de CONTROL FERROVIARIO, inamovible, para sustraerla a los vaivenes de la política, es una innovación que se impone, porque las empresas, prevalidas de nuestra ignorancia y desidia, han hecho de los ferrocarriles un monopolio que se sustrae, por más que hagamos alarde de lo contrario, a la acción ejecutiva del Gobierno, a su disciplina y control.

XI Tal vez no sea impertinente recordar la conducta del ex-Presidente don *Ascensión Esquivel* en el caso del ferrocarril de Changuinola, que tuvo la virtud posterior de salvar toda una región del país de caer en el dominio de Panamá: ni recordar tampoco *las medidas de previsión* que el F. C. de C. R. creyó oportuno establecer en el contrato de traspaso dicho, para el caso de incumplimiento. En efecto, la cláusula 20 de dicho contrato faculta al F. C. de C..R., como *cedente,* para reasumir la posesión de toda la propiedad y de la Empresa, en caso de incumplimiento, mientras las cuestiones se ventilan en la vía arbitral.

Pero cuando nosotros afirmamos que, leyes tenemos bastantes y lo que hace falta son hombres de altura que las apliquen, no queremos negar que nuestra legislación sea tan perfecta, que no necesite ser rectificada; y ya dentro de este temperamento, las disposiciones prácticas, legales, administrativas, o de cualquier otro orden, que se nos piden como necesarias, las dejamos expuestas en las siguientes líneas:

A)—MEDIDAS DE PREVISION. Sujerimos: la promulgación de una ley que obligue a los Secretarios, de Estado y a los Diputados, a EXCUSARSE de conocer en aquellos contratos o leyes en que tengan interés propio; y que a la vez se consagre el derecho público de RECUSACION, si no lo hicieran.

2º—Que por medio de una ley se fije, independiente de toda contratación, como se ha hecho con la exportación de café, el impuesto sobre la exportación de banano, dedicando su producto a vías de COMUNICACION Y MUELLES.

3º—Que se prohiba, mediante una reforma Constitucional, y por lo pronto, por una ley del Congreso, que se exima a las empresas ferroviarias y de cualquier otro orden, del pago de los impuestos fiscales y territoriales, los cuales se fijarán por períodos no mayores de 10 años.

4º—Estimular la construcción de ferrocarriles y carteras mediante la garantía, por el Estado, del INTERES sobre el capital invertido, de acuerdo con el plan francés.

5º—Que el Congreso exite al Ejecutivo a que restablezca la confianza pública, mediante una declaratoria o advertencia de que toda su autoridad la pondrá, enérgicamente, en hacer que las empresas ferroviarias de la Zona Atlántica den al público un servicio eficiente en todo sentido. Esta declaratoria deberá ser comunicada directamente a las empresas ferroviarias.

6º—Que se establezca una OFICINA DE CONTROL Y REVISION DE CONCESIONES Y CONTRATOS, parte de cuyas funciones serán las propuestas por don R. Jiménez en su proyecto de 1907, presentado al Congreso. Anexo G.

B)—MEDIDAS DE EJECUCION. 1º—En caso de rebeldía de las empresas ferroviarias, como ocurrió en 1912, el Gobierno notificará a las empresas ferroviarias que sus Agentes han dejado de ser personas gratas al Gobierno; y si fuere el caso, los extrañará del territorio nacional como extranjeros perniciosos. (Una notificación igual hizo el Gobierno de Colombia).

2º—En caso de interrupción del tráfico, los maquinistas y conductores se presumirán responsables del atentado o atentados, y como tales reos, serán reducidos a prisión.

3º—Si la dificultad surgiere por la aplicación de tarifas extraordinarias, el Gobierno nacionalizará el transporte de bananos y demás productos agrícolas y se acogerá a la cláusula 18 del contrato Soto--Keith.

4º—Finalmente, y como medida extrema, siempre supuesto el caso de rebeldía, el Gobierno se incautará los 235 kms. de líneas férreas clandestinas, como hizo el ex-Presidente Esquivel en el caso del Ferrocarril de Changuinola, y plan-

tará judicialmente CONTRA EL F. C. DE C. R., NO CONTRA EL FERROCARRIL DEL NORTE, la acción o acciones que correspondan (nulidad y rescisión). Mientras tales cuestiones se ventilan, el Gobierno tomará a su cargo LA POSESION Y EXPLOTACION DE TODA LA PROPIEDAD Y DE LA EMPRESA O EMPRESAS RESPETIVAS. siguiendo el consejo de la cláusula 20 del contrato de traspaso. Anexo H.

NOTA FINAL.—Los estudios precedentes sólo aspiran a regular dentro de las exigencias económicas y administrativas del país los problemas planteados. en sus más importantes aspectos. Pero nuestro afán por regularlos. no debe entenderse como un empeño porque se incremente el cultivo de bananos en Costa Rica. Se trata "de un cultivo bandálico", según la profunda expresión del Lic. don Pedro Pérez Zeledón. — Este cultivo destruye la montaña con la furia de un ciclón; consume nuestras más ricas maderas con la misma violencia que el fuego; absorve la savia de la tierra como una fiera hambrienta la leche de su madre; esteriliza los campos, como si el caballo de Atila hubiera puesto en ellos su casco de conquistador; corrompe las conciencias, desmoraliza los poderes públicos y amenaza la soberanía de las naciones. — SU HERMANO GEMELO ES EL PETROLEO.

Tales son las ideas que sustentan, y que se atreverían a sostener en un libro, robusteciéndolas y aclarándolas, unos,

ABOGADOS ASOCIADOS

(MANUEL SAENZ CORDERO)

San José, 7 de Mayo de 1928.

ANEXOS

Séanos permitido advertir, al menos como excusa a nuestra incapacidad, que mayor dificultad al contestar nuestra encuesta, ha consistido en esta elegir el método expositivo a seguir, en no complicarlo con demasiadas citas ni argumentos, que pocos leerían, de otro lado imprescindibles, y en consecuencia en llevar a nuestros lectores — NO AL JURADO — a que ellos mismos descubran la VERDAD que se persigue. Ha sido pues un esfuerzo de SINTESIS a que nos obligaba el reducido espacio de que desfrutábamos, pues el recurso de los ANEXOS rompe la claridad en la exposición, la entraba y dificulta.

ANEXO A .

PRINCIPALES DOCUMENTOS QUE HEMOS TENIDO A LA VISTA

RESERVAS Y BALDIOS

DECRETO VI de 22 de Junio de 1888. Declara indenunciable la zona fronteriza con Nicaragua. Véase Ley N. XI de 26 de Oct. de 1926.

CCDIGO FISCAL. Milla marítima y fluvial.

Decreto de 2 de Julio de 1914. Reserva Astúa Pirie.

Decreto 13 de 31 de Oct. de 1910. Colonia de El Salvador.

Decreto No. 3 de 29 de Oct. de 1914. Frontera con Panamá. Reformado por Decreto XI de 26 de Oct. de 1926.

Decreto de 20 de Julio de 1880. Reserva de una faja a los lados del F. de C. R.

Decreto No. 37 de 29 de Julio de 1908.—Reserva de San Bernardo.

Decreto de 11 de Nov. de 1905 y 29 de Mayo de 1908.—Indenunciabilidad de las ISLAS.

Decreto No. 5 de 28 de Oct. de 1905 Reservas para poblaciones.

Dcreto No. 37 de 29 dt Julio de 1908. Indenunciabilidad de terrenos en Rio Banano.

Decreto No. 11 de 26 de Oct. de 1926. Reforma varias Leyes.

Decreto No. 21 de 7 de Nov. de 1908. Reglamenta el remate y aplicación de GRACIAS para denunciar baldíos. (Derogada)

Decreto de 2 de Oct. de 1925. Mantiene el denuncio CABEZA DE FAMILIA.

Decreto 75 de 30 Agosto de 1924. Reglamenta la adjudicación por TITULO SUPLETORIO.

FERROCARRIL DE COSTA RICA

Empréstito de 8 de Mayo de 1871 —2 de Octubre del Mismo Año y 2 de Mayo de 1872.—Fueron empleados parcialmente en las construcción del Ferrocarril Alajuela, Cartago, y Limón Siquirres.

DECRETO III. de 9 de Mayo de 1874. Autoriza el Contrato para la construcción del ramal Siquirres—Guápiles—Carrillo.

ACUERDO XXIX de 17 de Abril de 1882, reformado el 17 de Enero 1883. Dá en arrendmaiento a M. C. Keith el ramal Limón Carrillo.

DECRETO XI. de 21 de Abril de 1884. Aprueba el contrato SOTO KEITH.

ACUERDO de 28 de Enero de 1886. Fija el cobro de fletes oro.

DECRETO XVII. de 17 Agosto de 1893 Autoriza a Keith para que abandone el ramal de Carrillo

Decreto de 13 de Sept. de 1900. Autoriza la construcción del ramal del Cairo

Decreto No. 83 de 3 Diciembre de 1902 Idem del ramal de Río Peje.

Decreto 101 de de Marzo de 1904. Idem de Los Negritos. Véase Ac. de 1. de Nov. de 1918. No. 54.

Acuerdo No. 74 de 30 de Julio de 1904. Idem de La Herediana (Levantado por Ac. 143 de 13 de Oct. de de 1922.

Acuerdo 173 de 24 de Set. de 1906. Idem del Ramal de MATINA.

Decreto No. 1 de 2 de Enero de 1923. Idem del Ramal de PEJIVALLE.

FERROCARRIL DEL NORTE

Acuerdo No. II. de 5 de Nov. de 1903. Contrato Vargas Schutt sobre Ferrocarril de Limón a Rio Banano.

Decreto No. 21 de 25 de Enero de 1894. Contrato PachecoHoadley, para la construcción del Ramal del Río Matina cerca del punto donde lo atraviesa él F. de C. R. a Rio Zent y Rio Banano.

Decreto No. 17. de 2 de Julio de 1900. Contrato Pacheco Scott, para la construcción del Ramal de La Luisa.

Véase Acuerdos No. 12 de 7 de Mayo de 1902 y No. 2 de 7 de Abril de 1904. Folio 107.

El F. del Norte construyó sin autorización el Ramal de GUACIMO o Rio Frio y lo cedió también sin autorización al F. de C. R. pero en realidad quien lo construyó fué la U. F. Co. (Véase a este respecto oficio de 18 de Nov. de 1907 del Ministerio de Fomento que se ópone a una prolongación y discute el punto)

Decreto No. 22 de 19 de Abril de 1902. Contrato Pacheco Pacheco sobre contrucción del muelle de Limón.

FERROCARRILES DE LA U. F. C.

Ferrocarril de Talamanca. Fué construido por la U. F. C. sin autorización ejecutiva. Mide 104 Kilómetros.

La concesión VARGAS SCHUTT de 3 de Nov. de 1902, fué cedida a la U. F. Co. por la cláusula III. del contrato Astúa Pirie.

EL RAMAL DE LA INDIANA, que no fue autorizado por el Gobierno, lo construyó el F. C. de C. R. por cuenta de Lindo Brothers con opción para comprarlo. Debió ser vendido porque el Administrador del F. de C. R. con fecha 24 de Enero de 1905 salicitó el traspaso a dicha Empresa, que el Gobierno denegó.

El RAMAL DE LA INDIANA, construido por Lindo Brothers sin autorización fué vendido a la United en 1907.

El RAMAL DE PARISMINA fué construido por la United en virtud de un contrato celebrado el 13 de Febrero de 1913 con la Parismina Banana Co., y no aparece autorizado.

EL RAMAL DE BALTIMORE, es de la United y no está tampoco autorizado por Ley o Acuerdo alguno.

El RAMAL DE GUACIMO O RIO FRIO fué construido por la United en 1905 y traspasado sin autorización a la United. Véase carta de 3 de Julio de 1907 del Administrador del F. de C. R. Véase Nota del Ministro de Fomento de ese mismo año. Véase Nota del F. de C. R. de 23 de Dic. 1907.

OTROS DOCUMENTOS

Contrato Pacheco Pirie que modifica el Soto Keith.

Contrato Astúa Pirie que modifica el Soto Keith.

Contrato Rhormoser Cox que modofica el Astúa Pirie.

CONTRATO DE TRASPASO de 15 de Junio de 1905, sobre su arriendo del F. de C. R. al Ferrocarril del Norte. Sin Aprobar.

Nota del Ministro de Hacienda don O. Rohrmoser de 12 de Junio de 1907 referente al sub arriendo del F. de C. R. al del Norte.

Acuerdo No. 317 de 28 de Junio de 1912. Nombra una comisión compuesta de don Carlos Dias y otros para que investiguen los asuntos de la Atlantic Fruit Co. y el F. C. de C. R.

Ley SHERMAN, de los Estados Unidos de Norte América.

CONSTITUCION política de Costa Rica. Ley Anti Trust.

Ley de Ferrocarriles.

Ley de Transportes.

Códigos Civil y Penal de Costa Rica.

Los Ferrocariles en Costa Rica por el Lic. don Manuel Sáenz Cordero.

Indice Alfabético de Leyes de Costa Rica por Bienvenido Ortiz.

Iniciación y desarrollo de las vías de comunicación etc. por F. M. Núñez.

Memorias de Hacienda y Fomento.

Información levantada por el Congreso sobre tentativa de soborno a unos diputados. Año 1927. Imp. Nacional.

Contratos presentados por la U. F. Co. y Mr. Marsh al Congreso Nacional. Año 1926. Dos Tomos .Imp. "LA TRIBUNA"

Informe y Documentación legal presentado por el Inspector General de Ferrocarriles don Alfredo Sáenz. Imp. Nacional. 1926.

Informe de la Comisión de Legislación de 30 de Julio de 1926 sobre reformas a la Ley de Ferrocarriles. Lic. don Alejandro Alvarado Quirós y Lic. don Manuel Coto Fernández. Entendemos que en el Proyecto de ley intervino el Lic. don Claudio González R.

REVISTA DE COSTA RICA. Tomo uno. Año 1920. Empréstitos Ingleses del año 70 y del año 71 por el Lic. CLETO GONZALEZ VIQUEZ.

Proyecto sobre creación de un TRIBUNAL DE POLICIA FERROCARRILERA PRESENTADO al Congreso de 1907 por el Lic. don R. Jiménez.

ANEXO C. Folio 33

Si el Jurado es curioso y quiere saber más de lo que necesitábamos decir al folio 33 procuraremos complacerlo, hasta donde existen datos PUBLICADOS. Probablemente son todos los que el Gobierno tiene, y ésto debido a la benevolencia de las EMPPRESA....

FERROCARRIL DE COSTA RICA. 335 Km.
Alajuela a Cartago.
Limón a Siquirres.
Siquirres a Carrillo. Levantado de Carrillo a Guápiles. Dec. de 17 de Agosto de 1893.
Cartago a Reventazón.
Ramal del Cairo.
Ramal del Cairo (Prolongación)
Ramal de los Negritos.
Ramal de La Herediana. Levantado por Ac. de 13 de Oct. de 1923
Ramal de Matina.
Ramal de Pejivalle.
Ramales sin autorización.
FERROCARRILES DEL NORTE. 226 Km.
Limón a Rio Banano.—Cedido a la United F. C. por la cla. VI del Cont. Pacheco Scot de 1900.
Ramal de La Luisa
Ramal de Limón a Moín.—Levantado con autorización para usarlo en el Ramal de Pejivalle.
Ramal de Limón a Westfalia..—Levantado con autorización para usarlo en el Ramal de Pejivalle.
Ramal de Guacimo a Rio Frio.—Sin autorización. El Gob. sostiene que es de la U. F. C.

RAMALES SIN AUTORIZACION

FERROCARRILES DE LA U. F. Co. Km. No hay datos.
Ferrocarril de Sixaola.—No autorizado.
Ramal de Banano a Matina. Cedido por el F. del Norte según se dijo.
Ramal de La Indinana.
Ramal de Parismina.
Ramal de Baltimore.
Ramal de Guácimo o Rio Frío. La Northern dice ser de ella.

CUANTO CUESTA A ESTADO EL F. DE C. R.?

Esta pregunta sólo la Empresa la podría contestarla. Para el estudio que al efecto ha de hacerse presentamos estas bases:

Bonos A. de 1870	£ 525.000.00.00.	
Bonos B. de 1871	1.475.000.00.00.	
Intereses	800.000.	CONVERTIDOS
Intereses	513.093.15.00.	Al 31 de Dic. de 1910.
	£ 2.593.093.15.00.	

NOTA.—Lo que según los cálculos de la Empresa puede valer, se deduce del precio en que lo arrendó al F. del Norte, o sean £ 149.100 al año. Mediante una sencilla operación aritmética, y conocida la cantidad anterior, que debe corresponder a intereses y amortización, se puede determinar el CAPITAL.

ANEXO D. Folio 40

TRASPASO. El Gobierno de Costa Rica se conformó y quedó muy satisfecho de haber celebrado con el F. C. R. el contrato Rhormoser Cox de 1908 que modifica el Astúa Pirie, por medio del cual TRANSA algunas cuestiones pendientes que en él se indican, y deja pendiente la más importante, como es la del TRASPASO.

El país no parece darse cuenta todavía, de todo lo que ha perdido, y está perdiendo, al consentir en ese TRASPASO DE HECHO.

Valdría la pena que la OFICINA DE CONTROL, de que hablamos a folios 37 y 40, fuera creada cuanto antes e investigara lo siguiente:

Cuál es el costo exacto para el Gobierno del F. de C. R.

Cuál es el costo EFECTIVO para la Empresa.

Cuál es la suma efectiva, no la APARENTE que ha producido la Empresa, y cómo se ha invertido.

Cuál es la responsabildad financiera de las Empresas Ferroviarias.

Qué seguridades tiene el Gobierno de que las Empresas no han de abandonar los ferrocarriles antes del plazo (habiendo ya un sub-arriendo) y en que en consecuencia el Gobierno no ha de verse obligado, antes de vencer el plazo, a recibir una Empresa, en bancarrota?

ANEXO E. Folio 40

FLETES ORO.—Confesamos que no hemos dado con la ley que autorice a las Empresas UNIDAS del Atlántico para cobrar los fletes en oro Americano, y algunos, como el de el CAFE en libras esterlinas.

Si tal ley existe, desde luego parece una torpeza más, de las muchas que hemos cometido en este ramo, porque tal forma de cobro deja al país, y dejará cada día más, PERDIDAS.

Nosotros sabemos que según las concesiones: $1.1565 oro viejo de Costa Rica es IGUAL a cuatro chelines y a 1.81 colones oro. Haciendo la reducción a Libras y a pesos oro americano, salta la PERDIDA a la vista.

El F. de C. R. calcula que 0.20 oro viejo es igual $0.1682 oro americano, y que la Libra vale 4.90 dollars. Pero el cambio fluctúa, y hoy, por ejemplo está al 4.87.75 de donde resulta 0.81 cénticos de diferencia, que es pérdida para el país.

ANEXO F. Folio 40

En solicitud dirigida al Gobierno por el Administrador del F. de C. R. el 25 de Agosto de 1920 pide la excención de derechos sobre CUARENTA Y UN ARTICULOS DIFERENTES, petición que fué denegada.

Esto dá una idea de los artículos sobre las cuales, no pide ni siquiera tal autorización.

En cuanto al uso clandestino que hace del PETROLEO que introduce, debiera hacerse también una investigación.

A nuestro juicio la cláusula 13 del Contrato Soto Keith—6 del Vargas Schutt y I. del Pacheco Pirie, resuelven claramente la cuestión.

ANEXO G. Folio 41

El Proyecto de ley sobre "Creación de un Tribunal de Policía de Ferrocarriles, propuesto por el entonces Diputado don Ricardo Jiménez, a la Legislatura de 1907, que nunca se aprobó, no hace más que confirmar nuestra aseveración de que — Leyes tenemos bastantes, pero no hombres de altura que las apliquen.

Precisamente lo mejor que tiene el proyecto, que es la creación de un Tribunal de elección del Congreso, para sustraerlo a los vaivenes de la Política, la comisión lo tachó, es decir—mató el proyecto al nacer.

Desde luego tal proyecto se aviene, en el espíritu y en la forma con la creación que proponemos al folio 40 de una Oficina de CONTROL y REVISION DE CONCESIONES Y CONTRATOS, con el objeto de que establezca la exacta situación jurídica de unas y otros.

ANEXO H. Folio 41

Tal vez este punto exija una corta explicación.

Para el Gobierno, el TRASPASO de la Empresa del F. C. R. al F. del N. no EXISTE. En consecuencia, al establecer aquel, cualquier reclamo por incumplimiento de servicios ferrocarrileros, la acción debe dirigirla rectamente contra la primera, no contra el Ferrocarril del Norte, para que sea ella y no el

Gobierno, quien llame a la Empresa del Norte al cumplimiento de sus obliga-ciones. Esto no quita, que el Gobierno tome las medidas EJECUTIVAS que a bien tenga.

ANEXO I. Folio 41

Para que algunos costarricenses, partidarios de la política de la PPRUDENCIA, muy buena cuando no se confunde con el servilismo, no se alarmen, creemos necesario advertir—que en caso de tener que acudir a medidas de fuerza contra las Empresas ferroviarias de la Zona Atlántica, el Gobierno, extra oficialmente, por medio de nuestro Ministro en Washington e Inglaterra, puede dar una amplia información previa, a los Gobiernos respectivos, de las DISPOSICIONES que se vería obligado a dictar, en resguardo de sus intereses, y de la libertad de comercio internacional.

Trabajo que mereció Mención Honorífica presentado por el Lic. don Víctor Guardia

CAPITULO PRIMERO

PROPOSICION

"¿Qué disposiciones,—legislativas, administrativas o de cualquier otro orden,—son necesarias para resguardar de manera permanente los terrenos que forman las reservas del Estado y los terrenos baldíos de la zona del Atlántico,—contra los acaparamientos,—en forma tal que lleguen a constituir un patrimonio exclusivamente nacional?"

La Cooperativa Bananera Costarricense, al formular la interrogación que precede, sienta en cierta manera—y a la vez—un postulado de justicia y de conveniencia nacional, a cuyo logro inmediato han de quedar subordinadas todas las ideas de quienes laboramos en el sentido de darle forma y aliento a la proposición.

Si en el plano de los grandes propósitos, la aspiración que se persigue de preservar las reservas territoriales y los baldíos de la Provincia de Limón contra la obra del acaparamiento, y contra la presión de la garra extranjera, es a nuestro modo de ver—como a juicio de la Cooperativa—la única aspiración que conduce a la efectiva conveniencia nacional del futuro, no creemos que precise insistir en encomiarla, ya que por otra parte la urgencia de llevarla a término feliz, es cosa latente y bien sentida por la gran generalidad del país.

Pasemos entonces al examen de los medios que a nuestro parecer sean los más prácticos y oportunos para conseguir la pronta realización de ese común desideratum.

I

Cualesquiera disposiciones que se tomaran en lo conducente, mediante la promulgación de leyes de orden común, por bien elaboradas y previsoras que fuesen, traerían consigo la secuela de dos riesgos más o menos inmediatos: el uno que podría viciarlas en su propia génesis; y el otro que se derivaría de la incertidumbre o inseguridad de su larga vigencia.

A — La primera de estas fallas sobrevendría apenas se entrara a considerar la virtualidad legal de una ley de carácter ordinario que coarte, en algún tanto o manera, los derechos que nuestra Constitución confiere al extranjero.

El artículo 12 de nuestra Carta Fundamental le concede facultades irrestrictas "para ejercer su industria y comercio, *poseer bienes raíces*, comprarlos y enajenarlos", al igual que a los costarricenses; y en cuanto una ley no reformatoria de ese texto estorbara al extranjero el goce de alguno de los atributos del dominio,—de la posesión, digamos,—con el libre ejercicio de su adquisición y traspaso sobre terrenos que a la vez se ofrezcan al disfrute de los costarricenses, esa ley sería seguramente tildada de contraria al fuero primordial; y se podría llegar a la declaratoria de su invalidez, de acuerdo con el artículo 17 de la propia Constitución; o tal vez hasta al tropiezo de una reclamación internacional, basada en el mismo vicio congénito.

B—La segunda mácula se pone de manifiesto con sólo reparar en el carácter siempre inestable y a veces efímero de nuestra legislación, tan sujeta a los vaivenes de la política, a los caprichos de la opinión o a las diversas orientaciones de los gobiernos. Una ley de orden común en materias como la que nos ocupa, sería una ley de circunstancias, que reflejaría el sentir de una legislatura, más bien que el sentir público; y que quedaría expuesta a ser derogada en cualquier momento, por cambios en el personal de la Cámara o por perniciosas influencias de los intereses contrarios a su inspiración. ¿Qué garantía ofrece entonces una legislación asentada sobre la base movediza de un momento pasajero? Ninguna, en nuestro sentir: la necesidad que existe en Costa Rica de poner en salvo el tesoro de la riqueza patria, sobre el cual se ciernen tan grandes y poderosas amenazas de despojo, es necesidad perentoria, que debe afianzarse en leyes firmes e imperecederas.

Pensamos de consiguiente, que para el éxito cumplido de los fines que persigue el certamen, se impone en primer término una reforma constitucional, la cual sugerimos desde luego como medida indispensable para la realización del anhelo.

Siguiendo el método de esas reformas, sería preciso, con arreglo a los cánones de la ley fundamental, que un núcleo de diez diputados al menos acogiera el proyecto que le presente la Cooperativa, o formulara uno propio, encaminado a consagrar el interés nacional que se viene examinando.

A ese efecto, nos parece del caso ofrecer el siguiente plan, que podría servir de base, o al menos de orientación en la labor parlamentaria.

Adiciónase el artículo 12 de la Constitución Política, en los siguientes términos:

"Se sustraen, empero, del alcance de esta disposición, las reservas territoriales y los terrenos baldíos de que a esta fecha dispone el Estado en la Provincia de Limón, los cuales se declaran bienes inalienables a perpetuidad y destinados a la explotación exclusiva de los costarricenses, mediante arrendamientos conferidos con sujeción a las leyes".

II

La visión aflictiva del peligro de absorción integral que hoy amenaza a la República en el vasto perímetro de sus feraces campos bananeros, nos mueve también a desear y sugerir, de la misma manera, que el propio sistema de previsión y defensa se haga extensivo a las ricas llanuras de Sarapiquí y San Carlos, hacia donde parece dirigirse ya la mirada codiciosa de los elementos que conspiran contra el bienestar económico nacional, adueñándose de las mejores riquezas naturales. Adviértase que por esas llanuras habrá de tenderse, en no lejano día, la ruta del ferrocarril transcontinental,—y que por ellas se abrirán caminos hacia el proyectado canal de Nicaragua,—con lo cual se encarece más y más la necesidad de conservarlas, como patrimonio propio e intangible.

Esta iniciativa de poner bienes nacionales fuera del comercio de los extranjeros, no es nueva entre nosotros. El Doctor don Carlos Durán, estadista de venerable memoria, mantuvo entre sus muchos altos ideales el de asegurar la propiedad y la administración nacionales del Ferrocarril al Pacífico, mediante una reforma constitucional análoga a la que hoy proponemos; y tan premioso fué su empeño en ese sentido,—que en el pacto político celebrado por el Partido que lo había postulado candidato a la Presidencia de la República durante la campaña del año de 1913—, con el Licenciado don Alfredo González Flores,—fué consignado, como preferente, el compromiso de llevar a cabo esa reforma de la Carta. Desgraciadamente la noble iniciativa se echó en olvido, por parte, precisamente, de los llamados a hacerla prosperar.

Permita el buen destino de Costa Rica que esta otra iniciativa, tan bien inspirada como aquella y no menos saludable, sea mejor acogida en servicio de los grandes intereses nacionales.

Como quiera que la reforma que proponemos se informa, no sólo en el deseo de asegurar un patrimonio nacional para el presente y para el porvenir, sino también en un criterio de utilidad pública, que apareja el afán de un beneficio común, servido por procedimientos distributivos que consulten el sentido de la equidad en relación con los medios pecuniarios de las diversas clases sociales; y con el fin, en suma, de que no se emancipe la riqueza pública del acaparamiento extranjero para caer en el acaparamiento de los capitalistas costarricenses, se hace también preciso que, con la reforma constitucional que aconsejamos, venga pareada una ley de coparticipación, cuyas bases principales podrán redactarse, mas o menos, en los términos que vamos a proponer:

Artículo 1.—La superficie de las reservas y los baldíos de la República correspondientes a la Provincia de Limón, será medida y expuesta en planos por la Dirección General de Obras Públicas, por cuenta del Estado. Al propio tiempo será demarcada en lotes no mayores de doscientas hectáreas, señalados con números sucesivos de uno en adelante".

Artículo 2.—El Estado concederá diez de esos lotes, en arrendamiento gratuito por diez años, a la Federación de Obreros de la Provincia de San José; y de igual manera concederá cinco lotes a cada una de las federaciones de obreros de

las seis provincias restantes. La Secretaría de Fomento procederá a sortear esos lotes, en grupos de a cinco contiguos, adjudicándolos, según la suerte lo determine, a los diversos beneficiarios.

Artículo 3.—El arrendamiento de los lotes restantes se ofrecerá en remate, por diez años, al mejor postor. Solamente los costarricenses podrán hacer postura; y nadie podrá obtener más de un lote en adjudicación. El precio de la oferta no podrá ser menor de cincuenta centavos oro americano al mes, por cada hectárea arrendada, pagadero por anualidades vencidas. La falta de pago de cualquier anualidad dará por terminado el arriendo, sin necesidad de declaratoria judicial, con pérdida de mejoras y cultivos en beneficio del Estado y sin lugar a reclamo, por ningún título.

Artículo 4.—Al expirar el término de diez años, durante los cuales se concede gratuitamente el arriendo a favor de las federaciones obreras, los lotes que les correspondan volverán a poder del Estado, con sus mejoras y cultivos, para ser ofrecidos en remate, en las condiciones apuntadas anteriormente; y lo mismo se dispone para los lotes que sean recobrados por el Estado, por haber vencido el plazo del arrendamiento, o por cualquier otro motivo, a menos que los arrendatarios opten por la renovación, a la cual tienen derecho.

Artículo 5.—Estos arrendamientos son intransferibles a extranjeros, o a costarricenses que se encuentren en el disfrute de uno de ellos, ya sea en forma de cesión, o en forma de administración, o en cualesquiera otras formas que envuelvan un traspaso de hecho o de derecho. Caso de que se viole esta disposición, la caducidad del arriendo deberá ser declarada administrativamente, a pedimento de quien compruebe la causal.

Artículo 6.—El Poder Ejecutivo emitirá los reglamentos necesarios para la recta aplicación de la presente ley.

Estamos persuadidos de que si el país no acude a su propia defensa, por disposiciones similares a las propuestas, día llegará en que la Provincia de Limón no será suya sino en la carta geográfica; porque en la realidad de los hechos esa provincia va en camino de infeudarse en su dominio útil, a beneficio de la insaciable explotación del extranjero.

CAPITULO SEGUNDO

FROPOSICION

"¿Qué disposiciones prácticas,—legales, administrativas o de cualquier otro orden,—son necesarias en el sistema ferroviario de la zona Atlántica, para subordinar, de manera permanente, los actuales ferrocarriles, ramales y tranvías, si no

lo estuvieran, y los que en el futuro se construyan, al tráfico rápido, barato, eficiente e igual para todos, tanto en el ramo bananero como en el de fletes y pasajes, en interés y a beneficio del Estado y del público en general?"

Antes de entrar en materia—y corroborando las últimas observaciones contenidas en el capítulo anterior, séanos permitido llamar la atención sobre las consecuencias de un hecho que, aunque soportado por el país durante largos años, no ha sido bien puesto de relieve ante la consideración nacional: nos referimos a las consecuencias derivadas del traspaso del Ferrocarril de Costa Rica a la Northern Railway, en cuanto esas consecuencias se han traducido, por parte de la United Fruit Company, su aliada, en el uso y abuso de un poderío egoísta y exclusivista por lo que atañe al transporte ferroviario del banano de exportación, que ambas empresas estorban cuando la fruta lleva otro destino que el propio, conforme se probó con las arbitrariedades con que ambas ahuyentaron una vez de Costa Rica a la Atlantic Fruit Company.

Queremos fijar en la atención de todos esta importante observación: que no veríamos con recelo, ni siquiera combatiríamos la actividad competidora del extrajero frente al costarricense, siempre que ella se produjera en igualdad de circunstancias y con buenas armas; pero que de no ser así, tenemos el derecho—o más bien el deber—de no tolerar que nuestro propio suelo siga siendo el escenario donde se desarrolla una contienda desigual, en la que el nativo está llamado a sucumbir en mala lid, entregado a la presión de un monopolio ruinoso, que nació de un acto subrepticio y que ha sido fomentado por procedimientos reñidos con el espíritu y la letra de nuestras leyes y contrataciones. Porque nadie negará que el otorgamiento de la concesión ferrocarrilera que regula el contrato Soto-Keith, llevaba en sí mismo la primordial inspiración de favorecer el libre tráfico de la nación con el exterior; como tampoco se podrá negar que la situación creada por la Northern a favor de la United Fruit Company en el ramo del comercio bananero, adultera en perjuicio del país la causa misma de ese contrato, malogrando el designio nacional.

Estas someras consideraciones de derecho,—aun poniendo aparte la enormidad de los abusos y su trascendencia nociva para los intereses nacionales,—bastarían para justificar las defensas legales que hoy proponemos a la consideración de la Cooperativa Bananera, como correctivo a los males nacidos del citado y funesto traspaso.

Cerrado este paréntesis, pasamos a examinar, en sus varios extremos, la segun da proposición.

Descartemos de una vez las disposiciones de orden administrativo, en atención a la vacuidad de cualquier propósito o iniciativa sobre el particular, si no se cuenta de antemano con la buena disposición y anuencia del Poder Ejecutivo. Aunque abrigamos una fé sincera en el patriotismo y la diligencia del nuevo Gobierno, no por ello vamos a olvidar las lecciones de la experiencia, que dan fé de

la inercia de todas nuestras administraciones públicas ante el avance de la serie de atropellos que se han venido cometiendo bajo los auspicios de su incuria, cuando no de su complicidad. Séanos lícito esperar únicamente, en gracia a la sabiduría y cordura que distinguen al señor Presidente González Víquez, que él jamás entrará por el atajo de esas contrataciones que restrigen la autonomía fiscal de la República, y que aniquilan las actividades nacionales en un gran sector de sus riquezas agrícolas; y demos por descontado que con esta pauta de *no reincidencia* en los errores de ayer, se encaminará el país, por su propia pujanza libremente desenvuelta, hacia un futuro próximo de prosperidad cierta y estable.

Pero en ausencia de una acción gubernativa que se dirija a compeler a las compañías que han hecho de la concesión ferrocarrilera un instrumento de coacción para monopolizar de hecho el comercio de fruta, trocando en un servicio propio lo que debiera ser un servicio público,—decimos que en ausencia de esa acción que no ha querido manifestarse, es de necesidad acudir también en este capítulo a la labor legislativa, reflejada en disposiciones que deparen al costarricense un remedio seguro contra los agravios que lo perjudican, un remedio expedito, que más bien que a merced de sus gobernantes, sea puesto en sus propias manos, como supremo arbitrio.

Sugerimos con este propósito una ley que, basada en la *presunción de culpa y* en la *reversión de prueba*, como lo está la reforma del artículo 1048 del Código Civil, dictada por decreto adicional de 6 de Junio de 1902, cuyo sentido interpreta el artículo 58 de la Ley de Transporte, nos lleve a la aplicación de esos dos criterios en el campo de nuestra defensa industrial.

¿Cuál fué el motivo determinante de esta reforma en lo civil?

No fué otro, de cierto, que rejuvenecer nuestra legislación y perfeccionarla, poniéndola al día en las orientaciones modernas de defensa social, nacidas del temor a los crecientes riesgos con que el desenvolvimiento y manejos de las grandes industrias amenazan la integridad humana. La tendencia de ese movimiento legislativo universal se puede reducir a esta síntesis: hacer recaer sobre las grandes empresas que pueden comprometer la seguridad de las personas en el rodaje de su funcionamiento, tal suma de responsabilidades, que para no incurrirlas se sientan ellas forzadas a poner en todos sus actos una previsión y un celo extremados, en garantía y provecho de la colectividad social.

Ahora bien, preguntamos nosotros: ¿no es acaso aplicable a la salvaguardia de los grandes intereses agrícolas de una nación, por paridad de razones, cuanto se tenga dispuesto para la seguridad de las personas?

Así como una empresa ferrocarrilera no puede comprometer,—por deficiencias en su estructura o en su funcionalismo—, la seguridad personal de las gentes, sin contraer por ese hecho una responsabilidad siempre indeclinable,—en defecto de fuerza mayor,—así tampoco ha de serle permitido, en presencia de esas mismas faltas, atentar contra el interés público, sin pasar por el aro de los mismos rigores y represiones.

Nótese que durante cuarenta años largos en que se ha venido exportando

banano por puerto Limón, apenas si hay recuerdo de dos o tres ocasiones en que la fruta no haya podido ser conducida en tiempo por el ferrocarril, hasta los muelles de embarque. Se puede calcular que esos casos de *fuerza mayor* apenas si se ofrecen en la proporción de uno por cada diez mil embarques. Esta experiencia suministrada por las compañías que transportan su propia fruta, nos da pie también para corroborar la presunción de su culpabilidad, cada vez que por accidentes o demoras en el servicio de trenes, llegaran a frustrar un embarque de fruta destinada a la venta en el extranjero por cuenta ajena.

Por muy obvios motivos, en casi todas las legislaciones avanzadas se proscribe a las grandes empresas públicas de transporte el ejercicio propio de otro comercio que no sea el de conducción. Nuestras leyes llegan apenas a prohibirles el uso de tarifas diferenciales, con las cuales podrían aventajar a los comerciantes de su simpatía, en detrimento y ruina de los que no lo fueran. Ya que en nuestro derecho positivo—por una imprevisión lamentable—no se ha cortado de cuajo esa atribución del ejercicio comercial, tiempo es al fin de que arrastremos a estas empresas a un plan de igualdad de condiciones, en el terreno de la libre competencia, no permitiendo que se adueñen en lo sucesivo de ningún ramo del comercio nacional, como de cosa exclusivamente propia. Si han de comerciar, pues que comercien; pero que dejen comerciar a los demás. Bien está que vivan a su sabor, en el amplio disfrute de sus derechos; pero que no atenten, de hoy más, contra la vida del derecho ajeno! Si tan respetuosos hemos sido en la guarda de sus intereses, pues que esas empresas respeten a su vez y atiendan—como cumple que lo hagan—el gran interés colectivo que están llamadas a servir y garantizar.

Por toda esta serie de graves razones, estimamos como una visible necesidad de orden público, la emisión de una ley, cuyo texto proponemos como sigue:

Artículo 1º—Cuando las empresas públicas de transporte sean requeridas para la conducción de banano que no se practique por cuenta de la United Fruit Company, sino por cuenta de otros consignantes en el comercio de esa fruta con mercados del exterior, quedan ellas obligadas a velar por la integridad de la carga y por su entrega oportuna en los muelles de embarque, con un esmero especial, respondiendo hasta de la culpa levísima; y en caso de que la carga experimente mermas, averías o retrasos en perjuicio de los remitentes, recaerá sobre la empresa conductora la obligación inmediata de resarcir los daños sobrevenidos, en toda su amplitud, comprendiendo el falso flete marítimo que los perjudicados se hallen obligados a satisfacer a las empresas de navegación encargadas del transporte de mar.

Artículo 2º—La empresa ferocarrilera, así como la empresa que actúa de hecho en Costa Rica como subarrendataria suya, serán solidarias en estas responsabilidades; y estarán compelidas a pagar desde luego el valor de la carga perdida o dañada, al precio corriente obtenido en la última venta del mismo artículo en el mercado de Nueva York, de acuerdo con el informe cablegráfico que se re-

cabe del Cónsul de Costa Rica en esa ciudad. Ese informe hará fé completa y constituirá, en asocio de las guías o comprobantes de entrega, título ejecutivo contra las empresas porteadoras.

Artículo 3º—En caso de que éstas se nieguen o no acudan a recibir la carga, después de requeridas con veinticuatro horas de antelación, se acreditarán esos hechos por la autoridad administrativa del lugar en donde ocurra su renuencia, o en su defecto, por dos testigos idóneos; y tales comprobaciones harán fé y suplirán la carencia de la guía o conocimiento de entrega.

Artículo 4º—Las sumas que tuvieran que pagar esas empresas por los enunciados motivos, ya voluntariamente o por compulsión judicial, les serán restituidas si ellas llegan a probar en juicio que los daños sobrevenidos se debieron a fuerza mayor manifiesta, o a la propia falta de los consignantes o sus delegados en las diligencias de aviso o de entrega.

Artículo 5º—Las personas o entidades que hayan recibido el pago de las indemnizaciones, en el evento del artículo anterior, quedan directamente obligadas a su devolución, con intereses legales, apenas se dicte sentencia de descargo en favor de las empresas reclamantes; y de tal devolución es garante subsidario el Estado, con las reservas legales.

Artículo 6º—Los ramales ferrocarrileros que en la actualidad prestan servicio en el acarreo de fruta, y los que en adelante lleguen a crearse con el mismo fin,—así pertenezcan al Ferrocarril de Costa Rica, o a la Northern Railway, o a cualesquiera otras personas o entidades,—seguirán prestando esos mismos servicios, por igual a quien los solicite, ya sea que esos ramales estén autorizados legalmente, ya sea que no lo estén. En este último caso, si sus dueños o cesionarios se negaran a satisfacer las necesidades del servicio público, dichos ramales serán inmediatamente cerrados a todo tráfico y movimiento de trenes, por el órgano de las autoridades administrativas.

Artículo 7º—En caso de que fuese embargado un cargamento de fruta destinado a la exportación, se nombrará para el cargo de depositario judicial a la propia persona sobre la cual recayó el secuestro, o a la que ésta o sus delegados designen al efecto, o bien a cualquier representante autorizado de los destinatarios, a fin de que no se malogre la venta de esa fruta en los mercados de consumo. Si el Juez Ejecutor lo estimare de necesidad, podrá exigir garantías, de previo a la diligencia de depósito.

CONCLUSION

Fuerte en su derecho, atenta a su interés y a su destino, la nación recobraría—por los medios que vienen expuestos—el legítimo goce de la plena soberanía comercial, que ha llegado a verse tan comprometida en fuerza de su propia desidia,—no menos que por obra del avance sistemático y organizado del abuso en el servicio de su gran ruta de intercambio mundial,—por parte de aquellos que, de obligados a prestar ese servicio público, se han trocado en sus amos y dispensadores.

Pero decimos mal: nada recobraría el país; ni a nada en suma lo llevarían las innovaciones legislativas, de cualquier linaje que ellas fueran, mientras sus gobiernos se presten y obtengan la venia de la Cámara para encadenarlo, por medio de contrataciones espúreas, a esos regímenes que hasta aquí han venido restringiendo su autonomía fiscal, en provecho exclusivo de quienes tan mal le pagan y lo sirven . . .

Y por otra parte, si apartamos la vista del interés nacional para solo llevarla hacia las actividades de un grupo, se ofrece enseguida esta pregunta: ¿con qué fundamento de razón natural o de buena administración le ponen tasa los gobiernos a la compraventa de artículos nacionales?... ¿Con qué derecho limitan así la emulación del productor costarricense, privándolo de sus legítimas perspectivas y de la libre disposición del fruto de su esfuerzo?....

No existe esa razón, ni ese derecho, lo sabemos: porque aunque los servidores de la nación se encuentren autorizados para contratar por ella, lo están dentro de un espíritu de bien público, mas nunca para contribuir a que ella sea oprimida y sacrificada.

No hay razón, pues; no hay derecho a desencadenar tantos males, y en ello todos convenimos; pero se ha consagrado el uso artero de esa práctica de contrataciones, que es necesario combatir como un delito de lesa-patria.

Los contratos!... He ahí los progenitores del desastre. ¿Para qué reservas inalienables, si lo que van a producir ha de venderse forzosamente al extranjero, a como él quiera y a los precios que él fije?...

Cuando el Gobierno se despoja por largos períodos de la presión fiscal, que es la única arma eficiente para reprimir o moderar al menos el despliegue de una explotación perjudicial, de antemano sabe ese Gobierno que está creando una mala situación irremediable.

Mientras el Estado mantenga su autonomía tributaria, tiene en sus manos la represión de cualquier atentado, mediante la amenaza del correctivo de un impuesto proporcional a la magnitud del abuso. Desde que se deshace de estas armas conminatorias, a la par que compensatorias, se entrega por allí mismo y nos entrega a todos al abitrio ilimitado de la rapacidad ajena.

Todo esfuerzo que hagamos, todo propósito que acariciemos, vanos habrán de ser mientras nuestra Constitución no le arrebate de una vez a la Administración Pública cualquier facultad limitativa de la autonomía fiscal de la República.

Otra cosa sería, si el artículo 15 de esa Constitución, en su párrafo primero, se leyera como sigue:

"Ninguna autoridad puede celebrar pactos, tratados, convenios, o contratos que se opongan a la soberanía e independencia de la República, así en el orden político,como en el orden fiscal. Cualquiera que cometa este atentado será calificado de traidor".

Conseguida esta última reforma, como coronación y remate del plan que sugerimos a la Cooperativa Bananera en servicio de los fines a donde ella se encamina, no ha de ser ella sola la que derive ventajas económicas de su implanta-

miento, sino también Costa Rica, que volverá a entrar en el pleno ejercicio de todos sus atributos de nación autónoma, sin sentirse invadida por fuerzas avasalladoras, que enervan sus propias fuerzas y lastiman su señorío doméstico.

No hemos de concluir sin manifestar que no ha vivido en nuestro ánimo, cuando laboramos en el presente estudio, ni el más leve asomo de hostilidad contra nadie. Si alguna crudeza de frase se hubiese deslizado aquí o allá, ella no es hija de un mal prurito, sino del propósito de fijar bien las imágenes y darles colorido.

Llevados de este espíritu apacible que tanto crédito y usanza ha alcanzado en nuestro ambiente criollo, hemos rehuído de intento todo consejo sobre medidas extremas, de las que pudieran llamarse drásticas, — y que las hay para combatir los males acusados, — porque no aspiramos a librar al país de una dolencia por el método de los rigores y las represalias. Nuestra fórmula no es de opresión por opresión, como pudiera haber sido, sino que hemos buscado el alivio y la salud generales en las propias normas del derecho, y con sujeción respetuosa a los intereses creados; pero dentro del marco de la ley y la iguaddad.

La tendencia del Talión no nos seduce, ni la juzgamos justa en el terreno filosófico, ni útil en el terreno práctico. Vamos tan sólo en pos de la reconquista de los intereses patrios malamente perdidos, sin otro anhelo que el de recobrarlos; y satisfechos a la vez de que Costa Rica no se disponga a devolver tanto daño como ella ha padecido.

Pero el sistema es lo de menos en asunto de tanta monta. De un modo o del otro nuestros legisladores deben sentirse constreñidos a una actuación enérgica en el sentido que señalan las proposiciones del Certamen del Patriotismo, si, como es indudable, ellos han de ser leales al juramento que prestaron de "cumplir fielmente los deberes de su destino".

Para enfocar mejor la urgencia de esta saludable conducta, — y la magnitud de los intereses nacionales sacrificados por el orden de cosas que reina en la región atlántica,—apelamos, para concluir, a la elocuencia incontrovertible de los números.

Acompañamos un cuadro estadístico referente a la exportación bananera desde el año de 1883 hasta el de 1927. Si de allí tomamos los guarismos referentes *a los últimos veinte años* (1907 a 1926), alcanzamos un gran total de exportación que asciende a la suma de . . . . 180.804.509 racimos, que arrojan un promedio anual de . . . . 9.040.225.

El cuadro de cotizaciones suministrado por la United Fruit Company, y que también corre adjunto, referente a los precios de la fruta en el mercado de Nueva York durante el año anterior, acusa un promedio de cuatro dólares y medio por quintal de primeras. Estos racimos de nueve manos o más, tienen un precio medio de 80 libras, lo cual quiere decir que se pagó en Nueva

York el año anterior, más o menos, $ 3.60 oro americano, por cada racimo completo.

Ese mismo cuadro de cotizaciones da un promedio de $ 4.22 por quintal de segundas y $ 3.74 por quintal de terceras. Estos racimos, uno con otro, pesan al rededor de cincuenta libras, más bien largas. Lo cual quiere decir que se cotizaron a razón de $ 2.11 el racimo de segundas, y a $ 1.87 el de terceras. Los racimos de seis manos los sumaremos a los de siete, habida cuenta de que no fueron exportados antes del año de 1919, y en atención a que su pequeña deficiencia la suple con ventaja el exceso de tamaño en los primeras, que cuando tienen diez o más manos llegan a pesar, por sí solos, hasta un quintal, o muy cerca.

Tenemos a la vista una exposición del señor Presidente de la República, Lic. don Ricardo Jiménez, que arroja estos guarismos:

EXPORTACION DE RACIMOS DE BANANOS EN 1925

De 9 manos	5.376.240
De 8 manos	1.460.800
De 7 manos	1.153.735
De 6 manos	358.197
Total de racimos	8.348.972

De estas bases de cálculo, grosso modo, aplicadas al cupo de exportación del año de 1925, bajo las cotizaciones del año de 1927, nos resulta que los 5.376.240 racimos de primera fueron vendidos por la suma de $ 19.355.464, (oro americano); que los de segunda lo fueron por $ 6.165.576; y los otros por $ 5.654.625. En junto, pues, la producción de ese año alcanzó en Costa Rica un efectivo de 8.348.972 racimos, con un valor de $ 31.175.665, (oro americano).

Si aplicamos la proporcionalidad de las clases de fruta de 1925 — y la proporcionalidad de cotizaciones de 1927 — al promedio de producción anual, llegamos a la cantidad de $ 33.756.853, (oro americano), *como promedio del valor neto* de nuestra producción anual; lo que suma — en los veinte años del cálculo que se viene haciendo, — un gran total de $ 675.137.060, (oro americano).

El cálculo, en cuanto a precios, es moderado, si se toma en cuenta que durante la guerra europea alcanzó el racimo completo hasta 8 y 9 dólares de valor en los Estados Unidos, y hasta 14 y 15 dólares en Inglaterra.

Si a esta suma de venta le rebajamos un promedio *altísimo* de cincuenta centavos oro, como precio del racimo, y un dólar por gastos de acarreo y costos adicionales del tráfico de plaza, llegamos a esta conclusión:

$ 675.137.060, menos $ 271.206.762, igual $ 403.930.298.

Como quiera que en las rebajas anteriores vienen incluídas *las ganancias racionales* correspondientes a las inversiones agrícolas y a los fletes usuales, es preciso convenir en que estas cifras acusan en favor de los exportadores del banano costarricense *un exceso de lucro, en veinte años no más, de cuatrocientos millones de dólares,* en números redondos.

En atención a las pérdidas provenientes de que la fruta llegue a malearse durante el tránsito de mar, y a las nacidas por merma de los precios en relación con las cotizaciones, debemos reducir esas cifras en veinticinco millones de dólares, para andar largos en el cálculo de bajas.

Siempre aparece a la vista una suma colosal, mayor de *mil quinientos millones de colones,* en veinte años, de ganancia inmoderada, como símbolo de la sórdida explotación que viene sufriendo Costa Rica! . . . ¿Y no ha de ponerse freno a semejante iniquidad?

Esa ingente suma, — que a grandes voces pregona el rendimiento de nuestro suelo privilegiado, — bastaría para pagar quince veces la deuda global de la República; y cubre cien veces la que ella contrajo para construír el ferrocarril al Atlántico, que en hora maldita vino a ser el instrumento con que hoy se la despoja de sus riquezas y se la veja en su autonomía . . .

La mitad al menos de esa siniestra suma es fruto del esfuerzo del agricultor costarricense, fruto hurtado de sus manos por la acción de un monopolio de hecho, alimentado a más y mejor por torpes concesiones y debilidades administrativas.

Hace ya cuarenta años que vivimos bajo esa férula ominosa. En cuarenta años no ha podido ningún costarricense exportar uno solo de sus racimos de oro, que ha de abandonar, a vil precio, a las empresas constrictoras.

La entrega del ferrocarril que construyó el General Guardia — con la zona bananera que plantaron y regaron con su sudor nuestros abuelos, — no menos que la perpetua lenidad de todas nuestras administraciones públicas, han sido la raíz de tanto daño y tanto ultraje.

¿Y hemos de seguir sufriéndolos? . . .

Ah nó! Tiempo es ya de que volvamos los ojos a los legisladóres, para recordarles una vez más el juramento que prestaron de cumplir fielmente con los deberes de su cargo.

Ellos deben restablecer el predominio de la nación en todas las esferas de su actividad; y restablecer a la vez el imperio de la ley de igualdad para todos y de justicia para cada uno.

Y todos debemos repetir a una voz la frase sacramental: "si así lo hiciéreis, Dios os ayude; y si nó, El y la Patria os lo demanden".

(EL CLAMOR NACIONAL)

EXPORTACION DE RACIMOS DE BANANOS DE COSTA RICA

AÑOS 1883 A 1898

	Estados Unidos	*Reino Unido*	*Francia*	*Panamá*	*Varias Naciones*	*Totales*
1883	R. 110.801	—	—	—	—	110.801
1884	240.000	—	—	—	—	420.000
1885	401.183	—	—	—	—	401.183
1886	595.970	—	—	—	—	595.970
1887	889.517	—	—	—	—	889.517
1888	854.588	—	—	—	—	854.588
1889	990.898	—	—	—	—	990.898
1890	1.034.765	—	—	—	—	1.034.765
1891	1.133.717	—	—	—	—	1.133.717
1892	1.178.812	—	—	—	—	1.178.812
1893	1.278.647	—	—	—	—	1.278.647
1894	1.374.986	—	—	—	—	1.374.986
1895	1.577.082	8.735	—	—	—	1.585.817
1896	1.692.102	—	—	—	—	1.692.102
1897	1.965.631	—	—	—	—	1.965.631
1898	2.331.034	—	—	—	—	2.331.036

AÑOS 1899 A 1927

	Estados Unidos	*Reino Unido*	*Francia*	*Panamá*	*Varias Naciones*	*Totales*
1899	R. 2.962.771	—	—	—	—	2.962.771
1900	3.420.166	—	—	—	—	3.420.166
1901	3.870.156	—	—	—	—	3.870.156
1902	4.157.716	16.483	—	—	—	4.174.199
1903	4.326.563	812.500	—	—	—	5.139.063
1904	4.765.900	1.299.500	—	—	—	6.065.400
1905	5.045.221	2.237.779	—	—	—	7.283.000
1906	6.191.897	2.680.832	—	—	—	8.872.729
1907	6.979.172	3.187.379	—	—	—	10.166.551
1908	6.819.900	3.239.409	700	—	14.590	10.074.599
1909	7.718.590	1.503.829	—	—	143.271	9.365.690
1910	8.000.249	1.097.036	—	—	—	9.097.285
1911	7.217.148	2.092.438	—	—	—	9.309.586
1912	7.984.615	2.661.386	—	—	—	10.646.002
1913	8.354.722	2.763.111	—	—	—	11.117.833
1914	7.055.940	3.106.972	—	—	—	10.162.912
1915	6.640.485	2.881.163	—	—	—	10.521.648
1916	7.300.062	2.758.676	—	—	—	10.058.738
1917	7.942.881	739.639	—	6.996	—	8.689.516
1918	6.815.674	308.811	—	5.170	—	7.129.655
1919	7.270.624	—	—	—	—	7.270.624
1920	8.652.473	—	—	—	—	8.652.473
1921	6.666.661	1.651.920	—	—	—	8.318.581
1922	6.005.123	1.666.496	—	—	—	7.771.619
1923	5.748.962	1.705.152	—	—	—	7.455.114
1924	5.774.892	2.312.309	—	—	—	8.087.201
1925	6.411.992	1.936.980	—	—	—	8.348.972
1926	6.350.959	2.209.951	—	—	—	8.560.910
1927	5.708.324	2.160.851	—	—	—	7.869.175

Datos solicitados por La Cooperativa Bananera.
Dirección General de Estadística,

San José, 24 de abril de 1928

G. ULLOA V.
Jefe de la Sección de Exportación.

PRICES QUOTED BY THE UNITED FRUIT COMPANY ON LIMON CARGOES ARRIVING IN NEW YORK DURING THE YEAR 1927:

January 1st - January 31st.

Week Jan. 7, 14, 28.

$ 4.50
4.20
3.80
3.10

February 1st - February 28

Week Febr. 4, 18, 25.

$ 4.50
4.20
3.80
3.10

March 1st. - March 31

Week March. 4, 11, 18.

$ 4.50
4.20
3.80
3.10

April 1st - April 30st

Week Apr. 1, 8, 15, 22, 28.

$ 4.50
4.20
3.80
3.10

May 1st - May 31st.

Week May 6th.

$ 3.70
3.70
3.50
3.00

Week July 29th.

$ 4.00
3.80
3.50
3.10

August 1st - August 31st.

Week August 5th.

$ 4.00
3.80
3.50
3.10

August 1st - August 31st.

Week August 19, 26

$ 4.20
4.00
3.80
3.40

September 1st - September 30th.

Week September 2.

$ 3.50
3.30
3.00
2.40

Week September 16.

$ 4.00
3.80
3.20
2.60

Week September 23.

$ 4.50
4.20
3.50
2.80

Week May 13th, 20th.
$ 4.00
3.80
3.50
3.00

May 1st - May 31st.
Week May 27.
$ 3.80
3.80
3.50
3.00

June 1st - June 31st.
Week June 10
$ 3.50
3.50
3.30
3.00
Week June 17.
$ 3.30
3.30
3.00
3.00
Week June 24.
$ 3.80
3.60
3.30
3.00

July 1st - July 31st.
Week July 1, 8, 15.
$ 3.30
3.30
3.00
2.50

$ 4.80
4.60
4.00
Week September 30th.
3.20

October 1st - October 31st.
Week October 7.
$ 5.00
4.60
4.00
3.20
Week October 14, 21, 28.
$ 5.00
4.80
4.20
3.30

November 1st - November 30th.
Week November 4.
$ 5.00
4.80
4.20
3.30
Week November 11, 18, 25.
$ 5.70
5.30
4.40
3.50

December 1st - December 31st.
Week Dec. 2, 9, 16, 23, 30
$ 5.70
5.30
4.40
3.50

You will understand that were not necessarily made at quoted prices for many times the market was much lower

Trabajo seleccionado entre los diez de mayor mérito

presentado por el Lic.

don Enrique Guier Sáenz y don Alfredo Sáenz Pacheco

I.—RESERVAS DEL ESTADO Y TIERRAS BALDIAS EN LA ZONA ATLANTICA

Los inmensos territorios que constituyen el patrimonio real del Estado, oscilan, entre nosotros, de un extremo a otro: o permanecen inertes, improductivos, o son, sin provecho inmediato para el Estado, adquiridos y explotados fraudulentamente por particulares, cuando no son acaparados, en mengua de los hijos del país, por poderosas Compañías extranjeras.

Para salvar de esa vorágine las reservas de la Nación, que pronto las consumirá todas, proponemos un conjunto de disposiciones de orden legal, que es preciso dictar cuanto antes, so pena de perder lo poco que queda ya.

1º)—*Reforma de la Carta Fundamental.*

Los bienes raíces de propiedad de la Nación, lo natural y lógico, dada nuestra especial idiosincrasia, es que no puedan enajenarse o darse en arriendo o cualquiera otra forma de explotación, sin una expresa y previa autorización del Congreso, acordada por dos tercios de sus miembros. Salta a la vista que así se evitarán bastantes abusos. Por otra parte, ciertas fajas de terreno a las orillas de los mares, rios navegables y fronteras, deben declararse nacionales e inalienables; en ellas los extranjeros no deberían adquirir ningún dominio, directo o indirecto, sobre tierras y aguas. Altas razones de defensa nacional, y la muy señalada de dejar expedita la posibilidad de buscar y abrir, en cualquier momento, nuevos puntos de contacto con el resto del mundo, justiifcan plenamente esta medida.

El antiguo principio, repetido en todas nuestras anteriores legislaciones, de que los territorios que no pertenecen al dominio privado, son del Estado, es menester que forme parte de nuestro Derecho Constitucional. Elevar ese principio a un canon del orden fundamental, es ponerlo, en beneficio de las generaciones posteriores, al abrigo y resguardo de una fácil e inesperada derogatoria.

Como corolario de las ideas expuestas, estimamos que en la Constitución se debe también determinar—de manera clara y precisa—que las tierras baldías susceptibles de una explotación agrícola, con la sola excepción aconsejable para fomentar la colonización e inmigración, no pueden llegar a formar parte del patrimonio de los extranjeros. Esas tierras se reservan única y exclusivamente en provecho de los costarricenses.

En el APENDICE No. I incluimos el proyecto de reforma de la Constitución. Aunque para los fines del Certamen no era indispensable referirse a aguas y minas, indicamos las medidas que al respecto urge tomar, porque, de lo contrario, el artículo cuya reforma proponemos quedaría trunco, ya que al legislar sobre tierras y ferrocarriles con el laudable propósito de evitar odiosos monopolios y de defender las riquezas nacionales, no se podrían excluir las aguas y las minas. Principalmente las primeras, por la circunstancia muy digna de tomarse en cuenta de que ellas constituyen, en muchos casos, un medio de transporte y locomoción.

2º—*Disposiciones legislativas*

Como complemento de la reforma constitucional tienen que venir una serie de leyes que encajen dentro del nuevo espíritu nacionalista de la Carta Fundamental. Las de más viso e indispensables serían las siguientes:

a)—Abrogación absoluta de la facultad de adquirir por denuncios o prescripción positiva tierras baldías.

b)—Determinar cuáles son las tierras de que en la actualidad, según el criterio del Poder Legislativo, el Estado no debe desprenderse. Para ello lo prudente sería derogar las leyes que han declarado la inalienabilidad de ciertas tierras y fijar expresamente cuáles son las zonas que se reserva la Nación. Desde luego, hay que incluir en ellas los terrenos de las islas y los situados a las márgenes de los ríos, arroyos o manantiales que surten de agua alguna población.

c)—Suprimir, como lo aconseja el señor Presidente Jiménez en el Mensaje de 1º de Mayo último, el modo supletorio de inscribir títulos de propiedad.

d)—Para ayudar a crear un fondo suficiente con que proceder, tan pronto como sea posible, a la Canalización del Tortuguero y sus afluentes, el Congreso, después de reformada la Constitución, dictará una ley,—sancionada con una mayoría de dos tercios,—que autorice la venta, en lotes no mayores de 100 o 150 hectáreas, de la Reserva Astúa-Pirie y de las demás tierras baldías de la vertiente del Atlántico que se juzgue conveniente enajenar para los fines expuestos. En

el APENDICE Nº II se designan las normas primordiales de esa ley.

e)—Substituir la ley de denuncios de "Cabeza de Familia" por una ley agraria que, con la misma tendencia de procurar a las familias *costarricenses* un patrimonio agrícola, calce bien dentro de las nuevas doctrinas constitucionales. Tal objeto se podría conseguir permitiéndole a los jefes de familia costarricenses, que carezcan de bienes rústicos inscritos, adquirir ciertas tierras baldías, mediante un precio módico y reducido, pagable a plazo largo, en pequeñas cuotas anuales, con exoneración de pago dentro de los primeros años. Para impedir abusos y concentraciones de propiedad, esta concesión, en lo que quepa, se regirá por disposiciones similares a las que se indican en el párrafo (d) que antecede.

f)—Con reposo en el artículo 23 de la Constitución y la modificación constitucional que aconsejamos, el artículo 498 del Código Penal y el Decreto Nº 18 de 9 de Junio de 1915, (Ley Coto - Fernández) referentes a los actos que restrinjan o impidan el libre tráfico, el comercio, la industria y la agricultura, deberían modificarse en términos tales que fueran, como la Ley Sherman de la República Norteamericana, una efectiva garantía del cumplimiento de los aludidos textos constitucionales.

II—PROBLEMA FERROVIARIO

La legislación ferrocarrilera es una cosa reciente, moderna. Se formó a mediados del Siglo XIX por la superposición de una serie de reglas, principalmente de las concernientes al Contrato de Transporte, animadas de un espíritu nuevo. Tales reglas no sólo tomaron el lugar ocupado hasta entonces por el derecho común, sino que modificaron profundamente los principios básicos de la legislación. Muchos problemas, en esa época desconocidos, reclamaron solución. Entre estos, uno de los más graves ha sido el derecho de propiedad sobre los ferrocarriles y la manera de saber cómo han de ser éstos explotados. Tres soluciones se han dado al respecto:

1º—*Libre competencia.* El ferrocarril se considera como una empresa corriente de transporte sometida al régimen ordinario de todas las empresas. Este sistema es el seguido en Inglaterra y los Estados Unidos. Según la legislación de esta República, "cualquiera puede crear una línea de ferrocarril, bajo la sola condición de formar una sociedad de veinticinco personas y de suscribir $ 628 por kilómetro, de los cuales sólo 1|10 hay que entregar; mediante este requisito, queda *incorporate* (registrada), puede emitir acciones, expropiar, etc". Con todo, la Compañía de ferrocarril es reputada como "una *corporación quasi pública,* que como tal goza de peculiares privilegios y se halla investida de poderes no comunes".

2º—*Explotación por el Estado.* Sistema llamado por administración y que se usa en Alemania, Rusia, Italia, Suiza, etc.

3º—*Régimen de las concesiones.* Este es un sistema mixto: se usa en Francia y en los países latino americanos. Los ferrocarriles se considera que forman parte del

dominio público, pero el Estado en vez de explotarlos por administración, concede su explotación a Compañías. El Estado no abandona por completo su derecho de propiedad, lo cede sólo temporalmente, aunque por largo plazo (Generalmente 99 años); continúa algunas veces siendo socio de las Compañías; tiene derecho de intervenir en la confección de tarifas, y se reserva comunmente el derecho de rescate.

En Costa Rica ha privado siempre el principio jurídico que informa los dos últimos sistemas, o sea el de que la propiedad de las Compañías sobre las líneas férreas depende del dominio público, inalienable e imprescriptible. Prueba de ello que cuantas veces se intentó, antes de 1885, construir un ferrocarril en la República, se solicitó licencia especial al Congreso. Por Decreto de 25 de Enero de 1867, se aprobó el contrato celebrado por el Gobierno del Dr. Castro con John C. Fremont para la construcción de un ferrocarril; la concesión fue por 60 años y el Estado se reservó el derecho de rescate. En 1869, en la Administración de D. Jesús Jiménez, se pactó la construcción de otro ferrocarril con Eduardo Reilly; el convenio, que fué aprobado por Decreto XVIII de 8 de Junio de ese año, limitaba la concesión a 90 años, con derecho la República de ejercer el de rescate después de 40. En el Contrato Soto-Keith, aprobado por Decreto de 21 de abril de 1884, también, como en los anteriores, se reconoció implícitamente el principio jurídico a que nos venimos refiriendo.

Con vista de esos antecedentes se justifican, pues, ampliamente las dos siguientes disposiciones legilativas dictadas en el curso de nuestra historia:

Artículo 442.—No podrá construirse en la República ningún ferrocarril por empresa particular. sin que anteceda concesión del Congreso.

(Código Fiscal de 31 de Octubre de 1885)

Artículo 1º—No podrá procederse en la República a la construcción de un ferrocarril de uso general, sin que preceda autorización o concesión legislativa, sea el Gobierno, sea un particular o compañía quien se proponga construirlo.

Artículo 2º—Todo ferrocarril de uso general que se construya en la República, pertenece al Estado. La concesión que se otorgue a particulares o compañías para construir y explotar un ferrocarril, será temporal y no podrá exceder en ningún caso de 99 años.

(Ley de Ferrocarriles de 1 de diciembre de 1909).

De lo expuesto se deduce que no estamos errados al afirmar cuál es el principio jurídico, en punto a la propiedad de ferrocarriles, que ha aceptado la República desde hace muchos años. Lo que ahora proponemos, es que se eleve a la altura de una norma constitucional.

Es indiscutible que los ferrocarriles gozan de un monopolio de transporte de hecho que los defiende de toda concurrencia. Por tal motivo, cuando están en manos de particulares, es indispensable someterlos al control del Estado. pues si no se convierten en omnipotentes. El Estado, dentro de los límites de su teritorio, no puede permitir eso. Consentirlo sería relegarse a un lugar secundario. en mengua de los derechos de la comunidad llamado a proteger y que justiifcan su existencia. (arts. 2, 14, 23 y 50 de la Const. Pol.) Un ferrocarril no es, como dijo M

Thiers en 1838, un juguete de diversión. Todo lo contrario, es un poder a veces incontrastable, que a su sabor puede hacer saltar la riqueza o estancarla; ser una garantía para todos o un odioso privilegio, capaz de dispensar sus dones a base de detestables prerrogativas. Que deben los ferrocarriles someterse a cierto control, es cosa que no se discute hoy en el mundo. En Costa Rica así se ha entendido siempre. (Arts. 4 y 48, Ley de Transporte, 31 y Transitorio Ley de Ferrocarriles). Nosotros sólo proponemos, para que el control no sea una vana ilusión, que lo ordene y mande la Carta Magna. En el APENDICE Nº I se verá el proyecto de reforma constitucional que sugerimos.

Como se podría aducir que la reforma va a lesionar derechos *legítimamente* adquiridos y, por consiguiente, es inaceptable, queremos dar sobre el particular algunas explicaciones.

Adelantamos como premisas los conceptos irrefutables del tratadista mejicano T. Esquivel Obregón:

"El principio de la no retroactividad de la ley está basado en el interés social del pueblo que la adopta, no en el interés de otras sociedades ni en principios abstractos.

Es, por esencia, principio de derecho interno, no externo. Sólo el legislador de cada país puede y debe conocer lo que el país necesita, y en la lucha entre la necesidad de la renovación del derecho y la de la estabilidad del derecho no hay más que él, que pueda conocer lo que al país conviene en un momento dado. Pretender que ese principio es de derecho internacional sería exigir que el legislador abdicara de la soberanía que un pueblo le ha dado para su propia conservación beneficio y prosperidad, para que subordinara esos fines a la conservación, beneficio y prosperidad de otros países.

Hay un límite que los autores reconocen al poder del legislador de regir el pasado. Ese límite es el de los derechos adquiridos por los individuos; donde esos derechos comienzan, el legislador tiene el DEBER MORAL de detenerse".

(México y los Estados Unidos ante el Derecho Internacional).

Como consecuencia inmediata de tales principios ,afirmamos, desde luego, que las concesiones ferrocarrileras adquiridas de antemano hay que respetarlas. Sobre entendido queda en el espíritu de la reforma, que la nueva disposición constitucional no las destruye. Si es evidente que la nueva ley no afecta en lo substancial las concesiones anteriores, lo es también que en cuanto a *algunos extremos sí las rige.* Hablaremos a continuación de los más interesantes.

A)—Cuatro son las concesiones ferrocarrileras en vigor actualmente: la de Soto - Keith del año 1884, modificada en parte por las de Pacheco - Pirie de 1900 Astúa-Pirie de 1904 y Rohrmoser-Cox de 1908;— la de Vargas—Schutt de 1892, sobre la construcción de un ferrocarril entre la ciudad de Limón y Rio Banano, enmendada por la contratación a que hace alusión el Decreto de 19 de agosto de 1893;— la de Pacheco—Keith de 1894, sobre una línea entre dicho

río y el de Matina, modificada también en parte por la de Pacheco—Scott de 1900,— y la últimamente citada, referente al ramal llamado de "La Luisa".

En el contrato Soto—Keith (Artículos XX, XXVI y XXXI), tácitamente se admitió que el ferrocarril (hoy de propiedad de la Compañía del Ferrocarril de Costa Rica) estaría sometido al imperio de las leyes de este país. El ramal "La Luisa", con arreglo al contrato Pacheco—Scott quedó expresamente sujeto a las mismas condiciones que la línea prinicipal (del Rio Matina al Banano), según los términos del contrato Pacheco— Keith de 1894, el cual (Cláusulas VII y XI), junto con el Vargas - Schutt de 1892 (Cláusulas VII y IX), reconocieron francamente al Gobierno, durante el tiempo de la concesión, el derecho indiscutible de "dictar todas las disposiciones y reglamentos que juzgue necesarios *para mantener la obra en buen estado y para asegurar la regularidad del tráfico*".

Estas últimas tres concesiones (acuerdos de 16 de Mayo de 1893, 8 de Mayo de 1895, 21 de Julio de 1900 y 1 de Julio de 1901) pertenecen hoy a la Northern Railway Co.

Dados esos antecedentes contractuales y el principio universal de derecho de que la ley es sólo "retroactiva cuando vuelve sobre el pasado, sea para apreciar las condiciones de legalidad de un acto, sea para suprimir *los efectos de un derecho ya realizado*", el Estado puede, asumiendo el control real y efectivo de los ferrocarriles, fijar las condiciones y forma en que las dos dichas Empresas pueden y deben ejercer los derechos de explotación otorgados en las concesiones, siempre que esa reglamentación, es claro, no contradiga los términos precisos de los Contratos.

Como remate del plan nuestro se impone, pues, una reforma de la Ley de Ferrocarriles. Lo mejor que podemos sugerir es el proyecto de los señores Diputados Licenciados Alejandro Alvarado Quirós y Manuel Coto Fernández, ambos juriconsultos de nota y estadistas muy distinguidos.

B)—Para llegar a las conclusiones que en este párrafo se sentarán, estimamos conveniente hacer de previo un estudio acerca del derecho que les ha asistido y le asiste a las dos Empresas Ferrocarrileras para prolongar sus líneas.

Compañía del Ferrocarril de Costa Rica

En la primitiva concesión, origen de los derechos de la Compañía, se negó de manera evidente a la Empresa el derecho de prolongar sus vías; esa facultad se la reservó para sí el Gobierno. El artículo XXV del Contrato Soto-Keith, dice:

"Si al Gobierno conviniere extender o prolongar en cualquier dirección *las líneas de ferrocarril concedidas*, éste puede hacerlo por su propia cuenta; pero si prefiere hacer concesión o contratos para ello con cualquier particular o compañía, en las mismas condiciones tendrá la Empresa el derecho de tanteo".

(Por las cláusulas XIX del contrato Astúa-Pirie y III del Rohrmorser-Cox, la Empresa y el concesionario, Minor C. Keith, renunciaron el derecho de tanteo.)

Con posterioridad, en 1900 (Contrato Pacheco-Pirie), se le permitió al Ferrocarril de Costa Rica hasta por *un plazo de cinco años*, que vencía en agosto de 1905, "la construcción de nuevos ramales para la habilitación de nuevas zonas de cultivo", pero "sometiendo previamente al Gobierno para su aprobación el proyecto, presupuesto y planos en que se detallen la dirección, extensión y demás condiciones de cada ramal". Luego en 1904 (Contrato Astúa-Pirie), el Estado le dió además a la misma Compañía "el derecho exclusivo por 25 años de habilitar con ramales de ferrocarril una cierta extensión de tierras baldías, y al mismo tiempo el privilegio de transporte de los frutos producidos en esa región". (Cláusulas V y VI). También, en ese mismo pacto (Cláusula XIII), se prorrogó por tiempo indefinido, en atención a las dificultades financieras porque atravesaba la Empresa, el susodicho plazo de cinco años. En mayo de 1908 (Contrato Rohrmoser-Cox), al sustituirse la redacción de la cláusula XIII del Contrato Astúa-Pirie, virtualmente se le puso término y fin a ese plazo, y de común acuerdo fué rescindido y declarado sin ningún valor y efecto el privilegio ferrocarrilero para habilitar tierras baldías concedido en el contrato Astúa - Pirie.

En resumen, la Compañía del Ferrocarril de Costa Rica, sólo ha podido de Agosto de 1900 a Mayo de 1908, prolongar sus líneas, previa aprobación del Poder Ejecutivo en cada caso, con los ramales cuya construcción autorizó el Contrato Pacheco-Pirie. Entre ellos hay que incluír *únicamente* los que a continuación se mencionan:

Ramal del Cairo—6 Km. 939 m. Ac. Nº 52 de 13| Set. |900.

Prolongación del ramal del Cairo hasta Río Peje — 4 Km. 327 m. Ac. No. 83 de 3 Dic. 1.902.

Ramal a la finca "La Americana"—4 Km. 329 Ac. de 25| Jul. |903.

Prolongación del Ramal del Cairo hasta Los Negritos—6 Km. 720 m. Ac. Nº 101 de 5| Mar. |904.

Ramal a la finca "La Herediana Banana"—3 Km. 300 m. Ac. Nº 74 de 30| Jul. |904.

Ramal a Matina — 9 Km. 656 m. Ac. Nº 163 de 24| Set. |906.

Northern Railway Co.

Los ferrocarriles a que se contraen las concesiones Vargas-Schutt de 1892 y Pacheco-Keith de 1894, y de las cuales es cesionaria la Northern Railway Co., tienen una extensión limitada.

La cláusula I del convenio Pacheco-Scott de 1900, concedió a la Empresa "la facultad de extenderlo (el ramal de ferrocarril de "La Luisa") más adelante en cualquier dirección, de acuerdo con el Gobierno y sujetando a la aprobación de este último los planes, perfiles y rumbo de la vía". Haciendo uso de esa facultad, la Northern, como cesionaria de ese contrato, pidió y le fué concedida (V. Acuerdo Nº 2 de 7 de Abril de 1904, autorización para prolongar en 58 Km. 728 M. el dicho ramal.

Quiere decir, por consiguiente, que todos los otros ramales construídos en Costa Rica, bien sea por cualquiera de las dos expresadas empresas, bien sea por cualquier otra compañía o particular, (como los de Indiana; Parismina; 1905, Baltimore, 1913, Guácimo o Rio Frio; 1905; Talamanca, etc.), lo fueron con manifiesta violación de las leyes de la República, aunque se hayan construido en terrenos de propiedad de los constructores. Vamos a demostrarlo.

En nuestras leyes, el derecho de propiedad, nunca ha entrañado el concepto individualista del dominio ABSOLUTO, del *jure Quiritium* (*plena in re potestas*). Al revés, dentro de un criterio de utilidad social, ese derecho se ha hallado y se halla sometido a diversas restricciones en beneficio del interés general.

En efecto, el artículo 301 del Código General de 1841 decía:

"La propiedad es el derecho de gozar y disponer de las cosas del modo más absoluto, *con tal que no se haga un uso prohibido por las leyes y reglamentos*".

El artículo 266 del Código Civil vigente de 1888 establece:

"La propiedad y cada uno de sus derechos especiales que comprende, no tienen más límites que los admitidos por el propietario y *los impuestos por disposiciones de la ley*".

En otras palabras, el propietario, en su terreno puede hacer, como tal, sólo aquello que la ley no le vede; no puede, a su antojo y sin límites, disponer de la cosa poseída.

Como en octubre de 1885 (art. 442 Código Fiscal) se prohibió a las empresas particulares construir ferrocarriles sin que antecediera concesión del Congreso, y en diciembre de 1909 (arts. 1 y 2 de la Ley de Ferrocarriles) se confirmó esa prohibición, los ferrocarriles construídos fuera de los términos expresos de las respectivas concesiones legislativas, carecen de apoyo legal y no constituyen, por lo tanto, *un derecho legítimamente adquirido*. (arts. 1, 2, 10 y 383 Cód. Civ.) En consecuencia, la reforma constitucional que aconsejamos los comprende, y sin que sus poseedores puedan invocar lesión alguna de derecho en su daño, pasarían en virtud de ella al dominio del Estado.

Ante la expectativa de ese evento, tarde o temprano, tendrían las Empresas Ferrocarrileras y las que explotan ese ramo que someterse a las justas reclamaciones que contra ellas sustenta el país.

C)—Los contratos Soto-Keith y Vargas-Schutt, únicamente concedieron, a las respectivas Empresas, exención de determinados derechos *aduaneros*. La exención otorgada en el Pacheco-Keith de 1894, fué más amplia, pero no tanto para que en ella quedara comprendida toda clase de impuestos. Por consiguiente, amparado por el nuevo texto constitucional, el Gobierno, estaría facultado para dictar una ley de defensa que gravara en algunas zonas de la República el negocio ferroviario, caso de que las Empresas, en su afán de no doblegarse,—refugiándose en el último baluarte que les resta,—echaran mano de las tarifas máximas a que los Contratos les dan derecho en orden al acarreo de bananos.

CARTAGOS

14 de Mayo 1928.

E. Guier.—Alfredo Sáenz P.

APENDICE Nº 1—PROYECTO DE REFORMA DE LA CONSTITUCION POLITICA

Artículo 18.—(I) Los bienes raíces que pertenezcan o lleguen a pertenecer al Estado, no pueden enajenarse, trasmitirse en cualquier forma, darse en arriendo o explotación, si no es mediante expresa autorización del Poder Legislativo, decretada por una mayoría de los dos tercios de la totalidad de sus miembros.

(II) Son, desde luego, bienes raíces de propiedad de la Nación:

1º—Los mares territoriales en la extensión y términos que fija el Derecho Internacional; los mares internos, lagos y ríos navegables;

2º—Los minerales o sustancias que en vetas, mantos o yacimientos constituyan depósitos cuya naturaleza sea distinta de las componentes de los terrenos, tales como los minerales de los que se extraigan metales y metaloides utilizados en la industria; los yacimientos de piedras preciosas; los combustibles minerales sólidos; el petróleo y todos los carburos de hidrógeno, sólidos, líquidos o gaseosos;

3º—Las tierras baldías ,o sea todas las comprendidas en los límites de la República, que no pertenezcan con título legítimo a particulares, las cuales se presumen baldías mientras no se pruebe lo contrario;

4º—Todos los ferrocarriles, ramales, subramales, espolones y tranvías o vías de transporte similares, construidos o que en el futuro se construyan en el país, bien sea para el servicio público o privado.

(III) Sólo los costarricenses por nacimiento o por naturalización y las sociedades de costarricenses, con excepción de las comerciales por acciones, pueden llegar a adquirir el dominio u obtener concesiones de explotación, de los terrenos baldíos cultivables o susceptibles de cualquier explotación agrícola. Sin embargo, para fomentar la colonización o inmigración, hasta por un plazo no mayor de 15 años improrrogables, pueden concederse a familias de agricultores extranjeros concesiones, absolutamente intransferibles, para explotar en esos terrenos lotes no mayores de 75 hectáreas.

(IV) Las fajas de terreno de 1772 metros (preferible sería 10 Km.) de ancho a lo largo de las costas de ambos mares y orillas de rios navegables, de 5 kilómetros a lo largo de la frontera con Panamá y de 200 metros (preferible sería 5 Km.) a lo largo de la de Nicaragua, son en absoluto inalienables y en ellas por ningún motivo podrán los extranjeros adquirir el dominio directo o indirecto sobre tierras o aguas.

(V) Todo ferrocarril deberá funcionar como obra del Estado y enteramente sometido al control del mismo, tanto en lo referente a tarifas como en su funcionamiento en general, sin que el Estado pueda renunciar ese derecho de manera directa o indirecta. Con todo, el Estado podrá pactar, temporalmente y hasta por 30 años improrrogables, la administración de un ferrocarril, pero reservándose siempre el derecho irrenunciable de asumir, sin indemnización alguna, tal administración, cuando a bien lo tenga.

(VI) Corresponde exclusivamente al Poder Legislativo la facultad de decre-

tar empréstitos, imponer contribuciones y establecer impuestos. En ningún caso y por ningún motivo se podrá dispensar el pago de tributos, sean nacionales o municipales. El Poder Legislativo tiene también la facultad, irrenunciable, de crear impuestos a favor de determinados municipios y de señalar, cuando a bien lo tenga, la participación que le corresponde al Estado en esos impuestos.

APENDICE Nº II—BASES PRIMORDIALES DE LA LEY QUE AUTORICE LA VENTA DE LOTES BALDIOS PARA LA CREACION DE UN FONDO ESPECIAL

1º—Solamente los costarricenses por nacimiento o naturalizados pueden adquirir los lotes de que se trata.

2º—Los lotes no podrán ser trasmitidos ni gravados por ningún título, mientras viva el adquiriente.

3º—Esos bienes son inembargables, excepto por impuestos fiscales o municipales, y no pueden ser perseguidos por acreedores.

4º—De las reglas 2ª y 3ª se exceptuan el Crédito Hipotecario y el Banco Internacional, con el propósito de permitirles a estas instituciones de crédito nacionales que faciliten dinero con garantía de los inmuebles en referencia.

5º—Durante el plazo de 99 años los lotes no pueden llegar a formar parte del dominio privado de toda persona que posea otro de los mismos lotes o que tenga propiedades raíces en la vertiente del Atlántico por más de 800 hectáreas.

6º—Los extranjeros no pueden, de acuerdo con el art. 18, párrafo (III) de la Constitución, llegar a poseer, administrar, explotar o arrendar ninguna de las porciones de tierra de que se ha hecho mérito.

7º—Las prohibiciones a que se contraen las reglas 2ª, 3ª, 5ª y 6a. se harán constar en la inscripción que se asiente en el Registro Público (Art. 268 Cod. Civ.)

8º—Una junta especial, del común nombramiento del Congreso y el Poder Ejecutivo, es la encargada de vender los lotes, administrar el producto de esas ventas y proceder en su oportunidad a la canalización del Tortuguero, sea directamente, sea encargando por administración el trabajo a una Compañía extraña.

9º—Se fijarán expresamente las zonas (indicando su superficie) que pueden lotearse y venderse.

10º—En la Ley se determinarán los precios mínimos de venta, hecha una correspondiente división de zonas.

11º—Cualquier violación, por parte del adquiriente, de las cláusulas preinsertas, *ipso facto,* hace caducar la enajenación y la propiedad del lote, junto con sus mejoras y sin indemnización alguna, vuelve al poder del Estado.

12º—En las respectivas escrituras de venta se hará constar que el Gobierno se compromete solemnemente a respetar el destino señalado por esta Ley a los fondos que se recauden como motivo de ella.

CARTAGOS.

14 de Mayo 1928.

Trabajo seleccionado
entre los diez de mayor mérito
presentado por el Dr. don Angel Zúñiga Huete

LA CUESTION FERROVIARIA Y BANANERA DEL ATLANTICO Y EL DERECHO POSITIVO COSTARRICENSE

CATORCE MOTIVOS DE DISPUTA QUE DEMANDAN PRONTA SOLUCION

UN POCO DE HISTORIA

La obra del ferrocarril a! Atlántico no fué el resultado de un sólo proyecto y de una sola empresa. Su construcción pasó por una serie de vicisitudes.

El 25 de Enero de 1867 se aprobó un contrato para hacer un ferrocarril interoceánico; y otro en 9 de Enero de 1869, para un camino de hierro entre Limón y Nicoya. Ambas concesiones caducaron sin realizar obra alguna.

En 20 de Julio de 1871, don Juan Alvarado, Ministro de Fomento, con misión diplomática en Perú, suscribió en Lima con don Enrique Meiggs, un contrato para hacer el ferrocarril de Alajuela a Limón.

Bajo la vigencia de este convenio, por la vía de Puntarenas, llegó a Alajuela, el 9 de Febrero de 1872, la primera locomotora; el 2 de Marzo siguiente se colocó el primer riel; el 5 tuvo lugar la primera excursión, hasta el puente de Ciruelas, distante media milla de Alajuela; el 8 de Agosto hizo el trayecto de 8 millas hasta Heredia; el 30 llegó a San José, alcanzando 14 millas; y el 20 de Noviembre de 1873 completó el recorrido de 27 millas hasta Cartago, quedando así terminada la primera sección de la vía que se denominó *Ferrocarril del Centro.*

Con motivo de haberse suspendido el pago de los empréstitos contratados en Londres en 1872, el concesionario Meiggs no pudo continuar la construcción de la obra, por lo que, el Gobierno, en resolución de 7 de

Noviembre de 1873, dispuso suspender los trabajos de la empresa, tomándola a su cargo.

En Abril de 1874 estaban prácticamente terminadas las secciones de Alajuela a Cartago, 27 millas; y 37 de Limón a Siquirres, con una interrupción en Pacuare.

El 4 de Octubre de 1874 se hizo un contrato con Myers Douglas para terminar la vía entre Matina y Pacuare; otro en 14 de Febrero de 1879 con M. C. Keith para hacer llegar el ferrocarril hasta el Reventazón; y otro nuevo con Keith, el 8 de Septiembre del mismo año, para unir a Reventazón y Carrillo.

Don Bernardo Soto y Minor C. Keith firmaron el 5 de Abril de 1884, un contrato que aprobó la Asamblea el 21 de los mismos, para concluir la construcción del ferrocarril y para arreglar el pago de la deuda del Estado proviniente de los empréstitos de 1872. Este convenio que vino a sustituir el que con idéntico objeto se había suscrito con el mismo concesionario el año precedente, estipula: el arreglo de la deuda externa; la organización de una compañía con el capital suficiente para atender al objeto anterior y a la terminación del ferrocarril; equipar la empresa y ponerla al servicio público en el plazo de tres años, con todos los servicios necesarios; y en cambio el concesionario o la compañía organizada, tendría derecho a explotar la vía, durante 99 años, pasando después al dominio absoluto del Estado.

El 16 de Octubre de 1885 se autorizó la organización de la compañía convenida, que con el nombre de COSTA RICA RAILWAY COMPANY se formó en Londres el 22 de Abril de 1886, con un capital de £ 1.800,00-00. Su reglamento se aprobó en Decreto N.º 157 del 31 de Diciembre del propio año.

El 20 de Agosto de 1886 se principiaron de nuevo los trabajos de construcción para unir a Reventazón y Cartago, en cumplimiento del contrato en referencia concluido con el Ministerio de Hacienda. Tres años después, por Ley N.º 59 del 2 de Septiembre de 1889, se concedió a Keith un año de prórroga, para el cumplimiento de sus obligaciones; y por Decreto N.º 60 del 24 de Julio de 1890 se amplió a otro año dicho plazo, pero la obra quedó, por fin, puesta al servicio público el 7 de Diciembre del citado año 90, después de 19 de haberse iniciado la empresa. Los 99 años de explotación a favor de los constructores principiaron a correr el 1.º de Enero de 1891.

NUMEROS

M. C. Keith, en informe de 11 de Junio de 1891, dice que la sección entre Cartago y Reventazón importó la suma de ₡ 8.764.421-69.

El costo total de la obra parece que ascendió a ₡ 19.282,276-94.

La extensión de la línea de Alajnela a Limón es de 188 kms., 609 mts.

Los ramales de la misma línea tienen 147 kms. de extensión.

La Northern Railway Company que ha establecido otra vía férrea en el litoral Atlántico, entre Matina, Banano y Limón, y sus ramificaciones. tienen 226 kms. de línea.

OTRAS COMPAÑIAS

Por Decreto No. 2 de 5 de Noviembre de 1892 se aprobó un contrato con Richardt Schut para construir un ferrocarril de Limón a Río Banano; y por Ley No. 21 de 25 de Enero de 1894, otra concesión se otorgó a Hoad-

ley & Compañía para un ferrocarril de Matina a Banano. Estas concesiones, después de varios traspasos autorizados por el Gobierno, en los que figura la *United Fruit Company*, vinieron a quedar en poder de la *Northern Railway Company*, compañías americanas domiciliadas en Boston. Los traspasos a favor de la Northern fueron aprobados en Decretos Nos. 2 y 28 de 2 y 1º de Julio de 1901, respectivamente.

La Northern y la United establecieron negocios de cultivo, tráfico y exportación de fruta, haciendo en el trasporte una ruda competencia a la Costa Rica Railway Company, que al fin obligó a esta empresa a dar en arriendo a la Northern toda la línea de Alajuela a Limón, figurando la United en el contrato de traspaso como fiadora de la compañía arrendataria. La escritura respectiva tiene fecha 1º de Julio de 1905. Desde entonces ejerce la United Fruit Company un control absoluto en el manejo del ferrocarril y en la exportación y cultivo del banano en el litoral Atlántico del país.

Algunos entienden que la Northern no es otra cosa que un apéndice de la United o una de las formas de su proteica actividad, así como la Tela, la Standard y la Truxillo en Honduras, están reputadas como órganos de una misma entidad: la United, que acepta esas segmentaciones para rehuir el alcance de la ley Sherman contra los *trusts*. El traspaso del Ferrocarril a la Northern ha venido a constituir un semillero y fuente de dificultades para el Gobierno.

DIVERGENCIAS DE CRITERIO

Durante la explotación del ferrocarril por la Costa Rica Railway Company, en el curso de los primeros años, varias divergencias de criterio se suscitaron con el Gobierno, respecto al cumplimiento e interpretación del contrato original, dando lugar la disputa a que por ambas partes se conviniera en un arreglo firmado en 14 de Febrero de 1900, aprobado por Decreto No. 9 de la Legislatura de ese año, que sustancialmente estipula: la base para el cobro de unos fletes al Estado; el uso de una sola tarifa; el cobro al gobierno por el trasporte de paquetes postales; facultad a la Compañía para emitir £200.000,00 en cédulas hipotecarias cuyo producto se invertiría en hacer varias obras que el convenio expresa, inclusive concluir el muelle de Limón; y prohibición, para la compañía, de hacer ramales sin permiso gubernativo.

La competencia que en el trasporte de fruta vino a establecer la Northern, dueña del ferrocarril de Matina y Banano y la Costa Rica Railway Company, y la concesión hecha a la primera el 8 de Abril de 1901 para construir un muelle en Limón, dieron lugar a nuevas diferencias entre el Gobierno y la Compañía constructora del ferrocarril al Atlántico, concernientes a la interpretación de las cláusulas 14.ª, 22.ª y 24.ª del contrato Soto-Keith, agravadas, en concepto de la Costa Rica Railway, por las concesiones a Schut y Hoadley, ampliadas en 2 de Julio de 1900 y 7 de Abril de 1902, para hacer el ramal de la Luisa. Estas dificultades fueron terminadas momentáneamente por el arreglo Astúa-Pirie suscrito el 18 de Octubre de 1904, aprobado por el Congreso en Decreto No. 2 de 28 de Diciembre del propio año. Ese convenio establece: concesiones a la Costa Rica Railway para explotar terrenos baldíos, derogadas posteriormente; que la compañía no tiene monopolio para construir muelles en Limón; extinción del derecho de explotar tierras baldías, durante 20 años, reconocido en el contrato de 1884; retiro de los reparos hechos por la Compañía a las concesiones del ferrocarril a Banano y Matina, renunciando al derecho de *tanteo* para construir nuevas líneas, estipulado en favor de la Costa Rica Railway; que la línea Alajuela-Limón puede ser cruzada en todas direcciones por otros ferrocarriles cuya

construcción autorice el Gobierno; máximun de tarifas para el trasporte de ganados; sometimiento a los tribunales y leyes de Costa Rica en caso de disputa; y prohibición de traspasar la concesión sin consentimiento del Gobierno. El objetivo de este convenio tendía a poner a la Costa Rica Railway Company en condiciones de sostener la competencia que en materia de trasporte le venía haciendo la Northern, según lo expresó el ex-Presidente Esquivel en sugestivo mensaje al Congreso, aseverando estar destinado «a imposibilitar en lo porvenir el monopolio del tráfico de banano». Los anhelos del ex-Presidente resultaron defraudados, viéndose la Costa Rica Railway, como ya queda dicho, obligada a arrendar la vía a la Northern Railway Company, traspaso que no ha sido aprobado por el Gobierno.

El fracaso del convenio Astúa-Pirie, en cuanto tendía a poner a la Costa Rica Railway en condiciones de producir fruta para sostener la competencia, consta en la nota del Ministerio de Fomento al Congreso, fechada el 12 de Junio de 1907, en estos conceptos: «Desgraciadamente para el país se interpuso la poderosa compañía frutera (United Fruit Company), y por virtud de arreglo con la del ferrocarril, mató las lisonjeras esperanzas del costarricense. Hoy por hoy, aunque el contrato Astúa-Pirie no se ha cedido a la Northern, pues lo vedaba una cláusula del mismo, el aspecto del negocio ha cambiado totalmente, y la Compañía United sigue gozando de un monopolio de hecho».

En sesión del Congreso Legislativo de 3 de Junio de 1907, a iniciativa del Lic. don Ricardo Jiménez, Diputado a la sazón, se aprobó por unanimidad de votos una ley excitando al Poder Ejecutivo para que definiera el asunto de traspaso del ferrocarril a la Northern; para que declarara la caducidad del contrato Soto-Keith; y para que se exigiera llevar a cabo las obras estipuladas en el arreglo Pacheco-Pirie de 24 de Agosto de 1900. Este Decreto motivó la exposición al Congreso antes citada.

En el curso del año de 1907, se desarrolló una gran actividad en el sentido de definir la ilegalidad del traspaso del ferrocarril por evitar el monopolio frutero y por gravar con impuestos la exportación bananera, Después de largas discusiones en la Asamblea, se aprobaron por Decreto Nº 10 de 11 de Setiembre, sendos contratos con la Northern, la Costa Rica y la United, estipulando varios arreglos sobre impuestos de exportación de fruta, y el traspaso del ferrocarril a la Northern, con la condición de que si no eran aceptados por las Compañías, en el plazo de dos meses, quedarían sin efecto, como así quedaron, por no haberlos aprobado las empresas.

La misma Asamblea conoció de un proyecto de ley del Lic. Ricardo Jiménez O., para el establecimiento de una alta Comisión de Policía de Ferrocarriles, que quedó pendiente con dictamen favorable. Aparece en «La Gaceta» Nº 173 del 17 de Mayo de aquel año. Si se hubiera resuelto favorablemente, estarían salvadas desde entonces todas las dificultades ahora pendientes, inclusive la del monopolio frutero. Esa ley debe aprobarse.

En Decretos Legislativos Nos. 2 y 4 de 30 de Abril de 1908, nuevas reformas a los arreglos del año precedente, fueron aprobadas con las compañías, estipulándose en el celebrado con la Northern y la Costa Rica, que la aprobación del contrato en esa fecha discutido "no implica aprobación implícita ni explícita del traspaso del Ferrocarril al Atlántico", hecho en escritura firmada en Boston el 1º de Julio de 1905. Reconoce el Decreto Nº. 4 un MODUS VIVENDI, por virtud del cual se acepta el manejo del ferrocarril por la Northern, como UNA SITUACION DE HECHO, pero sin aprobarla. Estos Decretos quedaron invalidados, porque las compañías, en nota de 23 de Junio siguiente, declararon no aceptar ni estar conformes con su contenido. Desde entonces se encuentra pendiente y sin solución el negociado del traspaso del ferrocarril, y rigiendo con carácter de FACTO el MODUS VIVENDI aceptado con respecto al manejo del mismo, por la Northern.

Continuó debatiéndose el impuesto frutero, pretendiendo ser resuelto el asunto por Decreto del Gobierno No. 16 fechado el 28 de Octubre de 1908. que sin entrar en vigencia, dió motivo para el arreglo Echandi-Hitchcock, que rige en la actualidad, de 7 de Julio de 1909, aprobado en Decreto Nº 82 de aquel año, gravando con un centavo oro la exportación de cada racimo de banano, y obligándose el Gobierno a no crear otro impuesto sobre la materia, durante 20 años que vencen el 29 de Octubre de 1930.

LA ATLANTIC FRUIT COMPANY Y LA UNITED FRUIT COMPANY

En 1912 vino al país la Atlantic Fruit Company con el propósito de comprar fruta, lo que prometía una saludable emulación, conveniente al desarrollo del cultivo bananero, para el país y para los productores. Las esperanzas de todos, sobre el particular, fueron defraudadas por la United, que impidió que se organizara y desenvolviera el negocio. Trabó embargo en gruesa suma de la Atlantic Fruit para responder por daños y perjuicios, alegando que dicha compañía estaba negociando con fruta comprada anteriormente por la empresa ejecutora. Puso también embargo en la fruta que debía embarcarse, para asegurar los mismos presuntos daños y perjuicios. Como en el negocio del libre comercio de la fruta, o su establecimiento, estaban interesados muchos finqueros, no comprometidos con la United por el contrato de venta de cosecha, y entrar en el radio de la conveniencia nacional el implantar el mercado libre de la fruta, el Gobierno, por acuerdo de 28 de Junio de 1912 nombró una comisión para que investigara todo lo concerniente al asunto, comisión que en informe de 27 de Julio siguiente expresó haber puesto fin a sus funciones, en virtud de haberle comunicado el Ministerio de Gobernación, que la Atlantic Fruit Company había resuelto retirarse de la competencia bananera, por estar en condiciones de desigualdad para sostenerla. La producción frutera quedó así, nuevamente monopolizada por la United.

CULTIVO DEL BANANO

Se inició en el país el cultivo y exportación del banano el año de 1880. El primer embarque de frnta se hizo el 7 de Febrero, a bordo del «Earnholm», llevando 360 racimos. La exportación fue aumentando rápidamente. En 1884 llegó a 460,000 racimos. Posteriormente la producción ha alcanzado hasta diez y once millones de tallos, como en 1912 y 1913, respectivamente, que marcan el máximun de exportación del país, decreciendo después a un promedio de siete millones.

La United ha venido intensificando el cultivo del banano desde en 1900 y dominando el mercado de la producción y exportación. En los 28 años que lleva de hacer el negocio ha hecho salir de Costa Rica 251 millones de racimos, comprados a un promedio de cincuenta centavos oro, y vendidos, más o menos, a tres dólares sesenta, datos que dan las utilidades que siguen:

Para la United Fruit	$ 778.100.000-00
Para el productor costarricense.	125.500,000 00

Hay que advertir que gran parte de la fruta ha sido cosechada en fincas propias de la compañía, lo que obliga a suponer que los rendimientos han sido mayores.

Estos cálculos, *grosso modo*, señalan un beneficio para la United seis

veces mayor que el que rinde a los finqueros nacionales, o sea, mayores ventajas al revendedor que al productor. Tan fuerte margen de utilidades ha estimulado la actividad de la compañía frutera, la que, con el propósito de elevar la producción y las ganancias, intenta extender, bajo su control, la zona de cultivo hacia el Sarapiquí y Río Frío. Los contratos para tal efecto formulados y sometidos a la consideración del Gobierno, fueron rechazados por el Congreso el año de 1926, estimándolos perjudiciales a la economía nacional, pero el proyecto se continúa alentando. Sobre esa reserva se abrigan muy halagadoras esperanzas para la prosperidad del país, que confía en que se abrirá a la producción para aprovechar a los costarricenses y no a la codicia del capitalismo extranjero.

CONTRATOS BANANEROS

La United ejerce su predominio sobre el mercado de la fruta nacional, en virtud del control que mantiene en el ferrocarril del Atlántico, y en fuerza de los contratos de compra-venta de fruta a que somete a los finqueros, acaparando la cosecha, para ponerse en condiciones de única exportadora. Hasta hoy han fracasado los intentos hechos para establecer el mercado libre de la fruta, que ha de beneficiar a los productores del país. Esos contratos obligan a los finqueros, por tiempo determinado, a vender, por cierto precio que impone la compañía, toda la fruta producida por las tierras a que afecta la obligación, dándose a ese género de convenios, por un precedente de la Corte de Casación, el carácter de modificadores de la propiedad, inscribibles y obligatorios para todo el que por cualquier título llegare a ser dueño del fundo sometido a ese gravamen.

Esos contratos, aisladamente considerados, parecieran lícitos, pero en conjunto, por estar celebrados con la universalidad de los finqueros, tienden a establecer un monopolio, prohibido terminantemente por el Art.º 23 de la Constitución, reformado por Decreto de 30 de Mayo de 1927. Sobre esa plataforma, aparecen esos contratos, hechos con un objeto ilícito, definido claramente, y nulos por lo mismo, al semblante de los artículos 10, 627, 631 y 835 del Código Civil, que declaran ineficaces los convenios contraídos con fines contrarios a la ley. Por otra parte, se usa de procedimientos compulsivos para obligar a suscribir esos convenios. Al finquero que no los firma no se le toma fruta o se le compra a un precio más bajo. Esto pone al bananero en la necesidad de pasar por lo que la compañía exige, quedando así aniquilada la libertad de contratación, y acaparada la cosecha, y lo qne es más, sin posiblilidad de que se presente otro consumidor. Estos hechos definen toda una circunstancia violatoria del consentimiento, requisito esencial para la validez de los contratos, puesto que sin él no hay obligación. Así lo declaran los artículos 835, 1008, 1017 y 1018 del Código Civil, que estima nulos los contratos en que el consentimiento ha sido violentado en forma directa o indirecta.

Pero la situación de esos contratos es todavía más deplorable. La LEY COTO FERNANDEZ CONTRA LOS MONOPOLIOS, aprobada en Decreto N.º 18, el 8 de Junio de 1915, es una ley de orden público que violan les referidos convenios. Para acreditar la existencia del monopolio establecido por la United, sin recurrir a las declaraciones oficiales al respecto, bastaría sacar certificaciones de las escrituras inscritas, en que consta el ilícito comercio, pero esas escrituras, según se sabe, no han sido sometidas a ese requisito, acaso para no dar prueba innegable e instrumental del monopolio. Sin embargo, no es difícil establecerlo. Los contratos existen.

Frente a esa ley desaparece la razón de existencia de la United Fruit Company. Los contratos son numerosos y se han ejecutado durante largos

años. La ley cantiga la contumacia en el monopolio con la disolución de la empresa reincidente. Hay, pues, lugar para cancelar el negocio que ha producido a la compañía empresaria 778 millones de dólares de ganancia, con grave perjuicio de los fruteros nacionales.

Mientras la United no ha tenido competidor, ninguna necesidad ha habido de cumplir la ley que garantiza el mercado libre, pero una vez establecida la competencia que amparan las instituciones, iguales ventajas deben haber para todos, si es que las leyes se han hecho para regular las actividades ciudadanas, y no para vivir tan sólo en el papel.

El artículo 23 de la Constitución y la ley Coto Fernández para que produzcan los benéficos resultados que se ha tenido en mira amparar, deben completarse dictando otra ley que afiance con toda amplitud la libertad de contratación, contra toda asechanza especuladora que pueda acogerse a los huecos y deficiencias del Código. Una ley que impida vinculaciones onerosas en los contratos de servicios y de producción, mediante la cual, cualquiera que esté obligado a un patrono o empresa, por esa especie de contratos, o por otros semejantes o iguales a los que hoy están sometidos los fruteros del país, esté facultado para demandar mejores condiciones de las suscritas en el convenio, las que si no fueren aceptadas, deben liberar, «ipso facto» al obrero o productor, poniéndolo en condiciones de comprometer sus productos con quien mejor le pareciere. Estas leyes han de realizar la completa libertad del comercio frutero, hoy monopolizado. Una ley similar rige en Colombia, país que actualmente se gobierna por un régimen conservador.

EMBARGOS

En 1912, con motivo de la competencia que trajo al país la Atlantic Fruit Company, en la compra de fruta, fueron objeto de embargo, por parte de la United, no sólo el dinero que aquella tenía disponible para el negocio, sino que también se ejecutó en alguna fruta lista para ser embarcada. Esta diligencia precautoria se pedía para asegurar presuntos daños y perjuicios a la compañía, alegando que se hacía objeto de exportación, por medio de la Atlantic, fruta comprometida con la United, por los contratos de cosecha de que se ha hecho referencia. En algún caso se levantó el embargo, depositando el valor de la fruta litigiosa, pero otro nuevo fué solicitado y acordado. Esta circunstancia, como así se dijo en la Legislatura de entonces, dió motivo para acordar una reforma al Código de Procedimiedtos Civiles, resuelta en Decreto Nº 44 del 31 de Julio de aquel año. Por esa reforma se hizo un aditamento al artículo 478, y a virtud de ella, no se puede embargar por segunda vez una cosa liberada por depósito de su valor. En esa forma se creyó eliminar un expediente judicial a cuyo amparo se ponían trabas a la libre exportación. Pero el remedio no es eficaz, porque no quita de raiz las tentativas que puede poner en juego un litigante temerario, estimulado por la ganancia que habrá de reportarle un monopolio. En esa fecha, el entonces Diputado don Anibal Santos, hizo una proposición para que el mismo artículo ordenara afianzar con depósito monetario, en los embargos precautorios, a los que solicitaran la diligeucia, con valor igual al de la cosa en litis. La proposición fué desestimada, quizás por los términos amplísimos en que se formuló, pero ella tiene plena justificación en el caso de embargo de cosas fungibles que se corrompen con el trascurso del tiempo, y máxime en el de aquellas que se descomponen en un lapso brevísimo. En tales casos, las cosas embargadas están destinadas a perderse, y en vez de que no produzcan ningún beneficio, es preferible que se aprovechen por cualquiera de los litigantes, si el derecho es dudoso, o del consumidor, po-

niéndolas a cubierto de todo embargo, a fin de que entren en la circulación, en vez de perderse, con un valor efectivo para todos, inclusive de aquel a quien asista el derecho. Por otra parte, al ejecutante le queda el recurso de embargar, en lugar de los frutos, la cosa fructuaria. Una ley que declare no embargables las cosas fungibles que se corrompen con el tiempo, será un valioso factor contra los monopolios.

LA CUYAMEL FRUIT COMPANY Y LA ATLANTIC FRUIT COMPANY

En la actualidad dos compañias fruteras han llegado al país con el objeto de establecer negocios bananeros, en forma cooperativa, con los finqueros, lo que reportaría grandes ventajas al productor nacional y a la economía colectiva. Esas empresas son las que cita el encabezado de este párrafo. Son instituciones bien acreditadas y han rendido la prueba de su capacidad económica para el negocio por organizar. La forma de compra de fruta no puede ser más ventajosa. Se trata de pagar al productor de fruta el más alto precio que tenga en plaza, y llevándola para los mercados de consumo, distribuir entre dichas compañías y el frutero el producto neto de la venta, deducidos los gastos de flete y demás que ocasione. Pero esta operación sólo puede llevarse a efecto mediante la eliminación de las trabas del monopolio ahora existente. Una combinación semejante habría traído al país la mitad, por lo menos, de los 778 millones que hasta hoy lleva ganados en Costa Rica, la United, si el negocio se hubiese hecho en forma cooperativa. Las enseñanzas del pasado deben servir para ser más previsores en lo venidero. Por ahora, la prosperidad del negocio del banano se concreta en los beneficios del mercado libre, que obligará a la United a ofrecer condiciones para hacerlo también en forma cooperativa.

TRASPASO DEL FERROCARRIL A LA NORTHERN

Se ha dicho antes que en sesión del Congreso celebrada el 3 de Junio de 1907 pasó una resolución por la que se excitó al Ejecutivo para que definiera lo relativo al traspaso del ferrocarril de Atlántico hecho por la Costa Rica Railway a la Northern y para que se declarara la caducidad del contrato Soto-Keith.

El Ministerio de Fomento en exposición del 12 de aquel año debatió el tema ampliamente, declarando con respecto al traspaso, que: «A juicio del Gobierno es discutible, por lo menos, que el artículo 24 (del contrato Soto-Keith) haya querido negar a la compañía el derecho de traspaso de la concesión primitiva».

El Art°. 756 del Código Civil de 1841, ley a que se somete la concesión Soto-Keith en sus cláusulas XX y XXVI, dice: "En caso de dudas las convenciones se interpretan contra el que ha estipulado y en favor del que ha contraído la obligación."

Por este contrato el Gobierno se obliga a permitir al concesionario el traspaso del ferrocarril, pero el citado artículo autoriza una interpretación restrictiva en favor del obligado, que en este caso es el Gobierno, entendiéndose que sólo se quiso otorgar al concesionario facultad de traspasar la empresa a la compañía que organizara para el efecto de construir la vía, o sea a la Costa Rica Railway Company, traspaso que ya se hizo desde el 1° de Julio de 1891.

Da motivo a la interpretación restrictiva la concesión firmada con el mismo Keith y para el mismo objeto, el año precedente, en la que se estipuló

el derecho de traspaso a la Compañía y no al referido concesionario, lo que, al modificar la cláusula, arroja mucha luz para su interpretación.

Las concesiones suscritas posteriormente para construir líneas férreas, como las de Schut y de Hoadley para el ferrocarril de Matina a Banano y Limón, y la Astúa-Pirie de 1904, contienen la prohibición de enajenarlas, por ningún título, sin consentimiento del Gobierno. Este hecho constituye un argumento de más en favor de la interpretación restrictiva en referencia. Y es de particular importancia, al respecto, el contrato Astúa-Pirie, porque tenía por objeto explicar e interpretar puntos dudosos del contrato Soto-Keith, y era de esperarse que la materia de traspaso, por cualquier título, debería estar acorde con el convenio original, ya que establecía derechos y obligaciones accesorias al mismo.

Las legislaciones extranjeras están acordes en que, tratándose de ferrocarriles, para la validez de los traspasos de que pueden ser objeto, es necesario el consentimiento del Gobierno y su aprobación.

Esta doctrina rige la de las obligaciones, estatuida por las leyes del país a que se somete la concesión. Conforme a ellas una obligación no se traspasa por el sólo consentimiento del deudor. Así lo dicen los artículos 865 y 869 del Código antiguo y 814 y 815 del vigente. En la Universidad, que es donde se explica la doctrina oficial del derecho civil del país, dice el Profesor de la materia: "En general, las obligaciones nacidas de contrato, no son traspasables entre vivos por la sóla voluntad del obligado, puesto que no puede ser indiferente para el acreedor que la prestación esté a cargo de persona distinta de la que figuró en el convenio, cuyas aptitudes y condiciones particulares no pudo menos de tomar en cuenta al celebrarlo. Tan personal es la obligación, que cuandó el acreedor consiente en aceptar otro individuo en lugar de aquel con quien contrató, se produce novación, en cuya virtud la deuda antigua desaparece, y surge otra nueva que, en estricto derecho nada tiene que ver con la anterior." (Brenes C.-Las Obligaciones. p. 331)

Independientemente de lo expuesto, la necesidad de aprobación para la validez del traspaso, quedó reconocida por las dos compañías, la Costa Rica y la Northern, en los contratos que contienen los Decretos N.º 10 de 11 de Septiembre de 1907 y N.º 4 de 30 de Abril de 1908, que establecen un precedente innegable en esta cuestión.

Ambas empresas solicitaban la aprobación del traspaso y el Gobierno consignó en el último de esos decretos, que los contratos que aprobaba no implicaban reconocimiento IMPLICITO ni EXPLICITO de la enajenación. El *modus vivendi* de derecho que la última ley citada establecía, rige actualmente pero como *modus vivendi* de facto. De lo dicho se desprende:

1.º—Que el traspaso autorizado por la cláusula 24.ª del contrato Soto-Keith, fue tan sólo para que se hiciera con la empresa constructora de la vía; y

2.º—Que el traspaso de la concesión sin consentimiento del Gobierno, constituye incumplimiento del contrato, lo qne da lugar a que se exija el cumplimiento de la obligación en los términos en que se ha estipulado, o a rescindirla con daños y perjuicios, conforme a la cláusula resolutoria implícita en las obligaciones bilaterales, definida en el Art.º 692 del Código Civil vigente.

De acuerdo con el Art.º 66 de la Ley de Ferrocarriles, el traspaso indebido de una concesión da derecho para declararla caduca, debiendo procederse administrativamente, según el Art.º 70, o a rescindirla, conforme al Art.º 72. Pero esta ley es posterior a la concesión, y sólo debe aplicarse en lo que no se haya previsto en el convenio original.

El contrato Soto-Keith, en su cláusula final estipula que las divergencias deberán ser resueltas por arbitramento.

En los contratos hay que atender, en primer término, a sus estipula-

ciones, que son la ley de los mismos, por eso habría que recurrir al arbitramento para solucionar la cuestión, si es que antes no se llega a un inteligencia o arreglo directo.

RAMALES CLANDESTINOS

Hay varias secciones de vía férrea, construidas sin autorización del Gobierno, y conectadas en la misma forma con el ferrocarril nacional del Atlántico, por cuenta de la United, la Northern y la Costa Rica, y puestas al servicio público para explotar varias zonas bananeras. Esos ramales son los siguientes: Indiana, construido por la Costa Rica Railway Company (1905); Guácimo, construido por la United y la Northern (1915); Parismina, construido por la United (1913); Baltimore, construido por la United. En la región del río Banano la Northern ha construido varias otras ramificaciones de las que sólo el de la Luisa ha sido hecho con autorización oficial. El de la Estrella se dice que es propiedad privada de la United, en terrenos propios, pero al Ministerio de Fomento se comunicó, desde en 1915, que hay establecido un servicio público.

El contrato Soto-Keith estipuló que cuando el Gobierno resolviera construir otros ferrocarriles, el concesionario o la compañía que organizara tendría el derecho de *tanteo* para contratarlos. Esta estipulación expresa claramente que al Gobierno competía resolver en todo lo referente a la apertura de vías.

El arreglo Astúa-Pirie estipuló en forma inequívoca, que no se podía proceder a construir ramales para el servicio público sin autorización gubernativa.

De los ramales mencionados sólo el de Indiana se hizo con anterioridad al año de 1909, fecha en que se emitió la Ley de Ferrocarriles, cuyos artículos 1º., 2º. y 64 prohiben terminantemente construir ferrocarriles públicos sin autorización legislativa. La construcción de esos ramales se encuentra desamparada por la ley, lo mismo que su explotación, colocando las empresas responsables de la apertura de esas vías, en el deber de indemnizar al Estado por los daños y perjuicios causados con el establecimiento del servicio sin permiso previo, por la introducción de materiales, combustibles, etc. El Estado tiene la facultad de hacer desconectar los empalmes, parar el tráfico de las vías no autorizadas y de dictar las medidas que estime adecuadas en interés de la conveniencia pública.

Hay en el litoral de Talamanca otra vía férrea, perteneciente a la United Fruit Company, con servicio público, que no se rige por ninguna concesión.

TARIFAS

Las cláusulas 15ª, 16ª, 17ª y 26ª del contrato Soto-Keith, reconocen al Estado el derecho de controlar las tarifas del ferrocarril. Igual facultad dan al Gobierno las concesiones ferroviarias de Banano y Matina, lo mismo que posteriores arreglos sobre la explatación de esas vías.

El artículo 59 de la Ly de Ferrocarriles regula lo concerniente a la vigencia de tarifas.

Es de sana y prudente doctrina económica que el Gobierno ejerza un absoluto control en materia de tarifas ferroviarias, para evitar explotaciones injustas, constitucjón de privilegios, excepciones odiosas y monopolios perjudiciales a la economía colectiva.

Desde 1900 ninguna de las tarifas de la vía Atlántica ha sido aprobada por el Gobierno; y según el Informe del Inspector del Ferrocarril, publicado

en 1926, en ese año, en el curso de un mes, la Northern puso en vigencia 15 tarifas diferenciales, que la ley prohibe de modo expreso.

Estos hechos acusan una irregularidad que urge finiquitar para que desaparezca la anárquica situación que con respecto al público y al Gobierno rige hoy en día.

REGLAMENTO DEL FERROCARRIL

La ley reglamentaria a que obedece el funcionamiento del ferrocarril que maneja la Northern Railway Company, no ha sido sometida al conocimiento y aprobación del Gobierno como lo exige el artículo 53 de la Ley de Ferrocarriles. Este hecho pone a la Empresa y a la vía en una situación de facto, demandando el orden y la regularidad administrativa, que se someta a la compañía a los cánones legales, porque de otra forma es reconocerle cierta absurda soberanía que choca con el crédito del país y su legislación sustantiva.

INSPECCION DE LA VIA

Para el mantenimiento del servicio público del ferrocarril en condiciones que correspondan a las necesidades que motivaron su apertura; y para que el Gobierno esté al tanto de todo aquello que en orden a la vía le interese conocer, se hace indispensable el ejercicio constante de una saludable inspección, sobre las actividades de esa empresa que importa grandes esfuerzos y sacrificios nacionales.

La cláusula 26ª del contrato Soto-Keith, en forma tácita, acepta los beneficios de la inspección oficial, con la significativa advertencia, que la concesión no puede menoscabar la soberanía del país, sometiéndose a sus leyes en todos conceptos.

Los artículos 33 y 38 de la Ley de Ferrocarriles declara lo concerniente a la inspección de vías férreas, y es notorio que ese servicio es tolerado por las compañías empresarias con visible repugnancia, restringiendo en cuanto pueden la eficacia de su benéfica actuación, y negándose a retribuir gastos que ella impende.

Las funciones de una buena y providente administración tienen en este negociado un problema a resolver, en orden al cumplimiento de las leyes, a la eficiencia de los servicios públicos y a sus medios de sostenimiento.

IMPUESTOS

La cláusula 23a. del contrato Soto-Keith, dice: «Que la empresa podrá introducir libre de derechos de aduana el material fijo y rodante y demás útiles para la construcción, explotación y conservacción del ferrocarril».

En 1917 las compañías cambiaron el material de combustión de las locomotoras, sustituyendo al carbón y a la leña con aceite crudo. Con ese motivo se inició discusión con el Ministerio de Hacienda, sosteniendo esta Secretaría, que el nuevo combustible debería pagar impuesto, tesis rechazada por los empresarios. La divergencia no ha sido resuelta definitivamente hasta hoy.

Igual desacuerdo priva respecto a la gasolina, maderas de construcción, barniz, aguarrás, pintura de aceite, linóleum y otros artículos que han estado pagando derechos y que desde a principios de la administración que acaba de terminar dejó de satisfacerlos, como así consta en nota de la Contaduría

Mayor de 30 de Agosto de 1926, en la que también se insinúa la conveniencia de una especificación taxativa de tos artículos que no causan derechos, a efecto de evitar irregularidades, como la de que, artículos que antes pagaban hoy están libres de aforo, así como también para evitar dificultades y enojosas discusiones sobre los derechos y deberes de las partes.

IMPUESTOS DE TRIBUTACION DIRECTA

La vigencia de la Ley N.º 71 de 18 de Diciembre de 1916. Artículos 3 y 8 reformada por decreto No. 74 del 18 de Febrero de 1925, ha originado una disputa entre las empresas y el Ministerio respectivo, sobre el pago del impuesto de tributación directa, de que se consideran exentas y que el gobierno estima tener derecho a cobrar, en virtud de que no las ha librado de esa carga ninguna ley de la República. Hay un expediente al respecto, sobre el que no ha recaído hasta hoy ninguna resolución que desvanezca la controversia, y que precisa poner en claro para la mejor administración y provecho de los arbitrios públicos. Se hace indispensable saber, si empresas que, con los recursos del país, ganan año con año, al rededor de veintiocho millones de dólares y fracción, deben pagar los impuestos y contribuciones nacionales, de que no han sido dispensadas previamente, o si se las debe exonerar de esas cargas que no vacilan en hacer efectivas al país en que se reputan nacionalizadas.

La cláusula 23.ª del contrato Soto-Keith expresa claramente que los impuestos de que se le exceptúa son los de aduana, por introducción de materiales para la empresa; y en el mismo tenor se producen las concesiones para los ferrocarriles de Banano y Matina. Con respecto a la United no hay más restricción que la convenida sobre la exportación del banano que espira el 29 de Octubre de 1930.

CUESTION DE TIERRAS

Hay presunciones, más o menos fundadas, de que gran cantidad de terrenos baldíos están indebidamente cultivados, reportando utilidades a los poseedores, entre los que no sería extraño que se contara a alguna compañía ferroviaria, todo con perjuicio del Estado. Para la defensa de esas reservas se han nombrado algunas veces fiscales específicos. Don Vidal Quirós E. estuvo fungiendo como tal de 1911 a 1914. En nota reciente el Inspector de Ferrocarriles ha denunciado al Ministerio de Hacienda el hecho que se menciona y propone que se nombre una comisión encargada de investigar lo que haya de cierto sobre el particular. En consonancia con esa inquisición una ley que conceda en propiedad al denunciante de terrenos baldíos indebidamente cultivados, la mitad de dichas tierras injustamente poseídas y explotadas, dejando la otra mitad a favor del Gobierno, completaría los aprovechamientos que aquella investigación está destinada a reportar al país. Una ley semejante rige en Colombia con el nombre de «Ley sobre bienes ocultos». Resuelto el problema en esta forma, constituiría a cada ciudadano en fiscal específico, y en defensor de las reservas de tierras nacionales.

OTRAS DIVERGENCIAS

El informe oficial del Inspector de Ferrocarriles correspondiente al año de 1926, denuncia entre otras anomalías anotadas en la explotación de la vía nacional al Atlántico, las siguientes:

Insuficiencia del material rodante para atender con eficacia a las exigencias del servicio público, como lo demandan las cláusulas 10.ª y 14.ª del Contrato Soto-Keith y la Ley de Ferrocarriles.

Falta del personal necesario para el servicio de los trenes, en contravención del contrato que rige la concesión y de la lev de la materia.

Deficiencia en el servicio de señales para evitar accidentes, de acuerdo con el artículo 62 de la ley respectiva.

Uso indebido de otro idioma, distinto del español, que es la lengua oficial, conforme al artículo 76 de la Ley de Ferrocarriles, para mejor servicio público en los trenes, relaciones con los empleados, comunicaciones de toda clase y contabilidad de la empresa.

CONCLUSIONES

De todo lo expuesto se desprenden catorce cuestiones a resolver entre el Gobierno y las compañías que hoy intervienen en el manejo y explotación del ferrocarril al Atlántico, sobre las materias siguientes:

1.—Traspaso del ferrocarril a la Northern por la Costa Railway Co.;
2.—Monopolio de la producción frutera;
3.—Ramales clandestinos;
4.—Tarifas ilegales;
5.—Pago de impuesto de la tributación directa;
6.—Especificación de los artículos exencionados del pago de derechos aduaneros;
7.—Caducidad del contrato Soto-Keith;
8.—Tierras cultivadas y apropiadas fuera de concesión;
9.—Reglamento arbitrario de la Northern;
10.—Inspección del ferrocarril;
11.—Insuficiente equipo del ferrocarril en material rodante;
12.—Falta del personal necesario para el buen servicio de los trenes;
13.—Ineficaz servicio de señales para evitar accidentes;
14.—Uso indebido de idioma no oficial en los servicios de la empresa.

Cómo resolver esas divergencias y esos problemas?

En la práctica se ha procedido por medio de arreglos convenidos entre los partes con aprobación legislativa, como dan testimonio de ello los avenimientos Pacheco-Pirie, Astúa-Pirie, Rohrmoser-Cox y Echandi-Hitchcock a lo que ahora podría llegarse, previo entendimiento del Gobierno y las Empresas.

Pero hay dos cuestiones en las que no cabe entendimiento alguno, por no ser materias derivadas de los términos de las concesiones, y son las concernientes al monopolio de la fruta, y a la explotación indebida de los terrenos baldíos. Estos problemas deben ser solucionados por el Gobierno, dando leyes y cumpliendo las que existen, así:

1.º Por el estricto cumplimiento de la LEY COTO FERNANDEZ contra los monopolios, que consta en Decreto No. 18 del 8 de Junio de 1915, y en cuya virtud son nulos los contratos celebrados por la United con los fruteros, para acaparar el banano del país, con lugar a disolver la Compañía reincidente y a sus coautoras:

2.º Por la emisión de una ley, complemento de la anterior, que autorice, en los contratos de servicios y producción, para pedir mejores condiciones al comprador de productos, o arrendador de servicios, de las estipuladas en el convenio, quedando facultado el obrero o productor para desistirse del contrato en caso negativo;

3.º Ampliando el Art. 478 del Cod. de Procs. Civiles, en el sentido de que no sean embargables, precautoriamente, las cosas fungibles que se corrompen con el tiempo;

4.º Por una ley que declare que los derechos de exportación o gravámenes para la misma, en cualquier concepto, deben de ser pagados por el exportador, declarando nulas las estipulaciones en que se obligue el productor a satisfacerlos, lo mismo que sus aumentos, como aparece en los actuales contratos de la United con los fruteros.

El asunto de las tierras baldías indebidamente cultividas, debe ser resuelto:

1.º—Por medio de una comisión que estudie el asunto e informe lo que haya de cierto;

2.º—Por una ley sobre bienes ocultos, que dé la mitad de las tierras indebidamente cultivadas y apropiadas al que las descubra y denuncie.

Las cuestiones de transporte, tarifas, equipo de trenes, reglamentos, responsabilidades, personal, señales, idioma, importaciones, impuestos, etc. pueden ser resueltas por una Comisión de Policía de Ferrocarriles, que ejerza la inspección y control de todos los del país, con facultades idénticas a las que contiene el proyecto de ley que introdujo al Congreso de 1907 el Lic. R. Jiménez y que no fue aprobado. Esta comisión se encargaría de hacer cumplir la Ley de Ferrocarriles y sus funciones específicas, dirimiendo toda dificultad ocasional o sobreviniente.

Los otros asuntos pendientes con las compañías, como la de ramales clandestinos ya construidos, impuestos, derechos aduaneros vencidos, importaciones futuras, si no hay entendimiento directo sobre ellos, las respectivas concesiones especifican la forma de resolver las disputas.

El contrato Soto-Keith somete a la resolución de árbitros las dificultades que surjan entre las partes, nombrados. como dice el convenio, o como explica el artículo 1388 del Código Civil. si no hay acuerdo para nombrar el tribunal.

La caducidad y rescición, si se opta por el camino de declararlas, se hace en forma administrativa, de acuerdo con los artículos 70 y 72 de la Ley de Ferrocarriles, a lo que da lugar el incumplimiento de la concesión, por traspaso indebido, por la construcción de ramales fraudulentos, por amparar y constituir monopolios, prohibidos y demás motivos expuestos.

San José, 14 de Mayo de 1928.

(Pseudónimo): MUCIO SCEVOLA

APOSTILLA:

Rumórase que serán presentados de nuevo los contratos de tierras de la Unifed, rechazados en 1926. Si se proponen en los términos de antes, sufrirá una nueva repulsa, porque entrañan un monapolio que el artículo 23 de la Constitución prohibe. Hay fiebre en la United por controlar territorios bananeros. Hoy se pretenden las reservas de! Norte; después se atiza una disputa internacional sobre las del Sur, enseguida con las que se disputan Guatemala y Honduras. Los que fomentan discordias entre pueblos, para medrar a su amparo, son enemigos de la humanidad. El patriotismo debe poner coto a sus avances.

MUCIO SCEVOLA

Trabajo presentado
por don Manuel Antonio Gallegos

TEMAS:

1º. La Propiedad Territorial.
2º. Las Vías Públicas de Transporte.

I

Con gran acierto los promotores de este certámen han indicado no sólo la conveniencia sino la necesidad apremiante que tiene Costa Rica de conservar su propiedad territorial para mantener y afianzar su soberanía e independencia, y que sean para sus habitantes los beneficios de su explotación. Por nuestra parte añadiríamos que para conservar las reservas del Estado y los terrenos baldíos, no sólo de la Zona del Atlántico, sino de todo el país: y además *readquirir* los inmensos terrenos inexplotados hasta ahora y que constituyen grandes latifundios, que deben volver a ser propiedad del Estado, por medios legales, de acuerdo con sus actuales propietarios, ya que hasta el presente no producen bien alguno para el país.

Dividiremos pues nuestra tesis en lo que respecta al número primero, o sea, a la propiedad territorial, en cinco partes que serán: A) La Conveniencia. B) La Necesidad Apremiante. C) Reservas del Estado y los Terrenos Baldíos de la Zona del Atlántico. D) Baldíos de todo el resto del país. E) *Readquirir* los inmensos terrenos inexplotados que pertenecen a particulares, por medio de arreglos legales con ellos mismos.

II

Con no menor acierto han señalado los promotores de este certámen otro punto interesantísimo, como es el de conservar el derecho sobre las vías públicas de transporte, las cuales, como muy acertadamente lo expresan, caen bajo el dominio del Derecho Público y que debe ejercerse el control completo sobre tales vías, derecho al cual no debe renunciar ningún pueblo celoso de su autonomía, el que constituye uno de los aspectos de la Soberanía Nacional.

Al tratar este segundo punto de las vías públicas de transporte lo dividiremos en las siguientes cuatro partes: F) Carreteras. G) Ferrocarriles. H) Tranvías. I) Aviación.

Tema Primero.=(La Propiedad Territorial)
Primera Parte A)—La Conveniencia.

Para que un país sea próspero y feliz debe producir todo lo que sea posible: para esto, mientras de mayor propiedad territorial disponga en condiciones convenientes para que los hijos del país y los extranjeros que conviven en armonía con los intereses del país, puedan producir, tanta mayor prosperidad y felicidad habrá.

Las condiciones convenientes son aquellas que contemplan, no sólo la situación actual, sino también la del porvenir. Es conveniente, pues, que los que trabajan no se *adueñen*, sino que *exploten* las tierras cuyo *dueño único* de hoy, de mañana y de siempre sea el *Estado*.

La única manera práctica para obtener este ideal, consiste en que haya legislación clara y terminante a este respecto, es decir, tan clara que no se preste a interpretaciones, y tan terminante, que los Tribunales de Justicia puedan y deban fallar cualquier asunto que se refiera a terrenos en un término rapidísimo e improrrogable. Que se contemplen, antes de dar una ley a este respecto por el Poder Legislativo, todo lo que está establecido por nuestro Código Civil sobre «El Dominio», por el Código Fiscal sobre adquisición de tierras, denuncios y adjudicación de baldíos, etc., y lo que establecen las diversas leyes sobre carreteras, impuestos de caminos, etc. Que al darse esta ley clara y terminante de que hablamos no quede contradicción alguna csn los Códigos o leyes citadas igualmente que con los Reglamentos o leyes sobre ferro carriles o carreteras. Muy de desearse sería que se tomara en cuenta lo que establece la moderna Legislación Española sobre todo el Diccionario Jurídico de Seix que son cerca de cuarenta volúmenes.

Tema Primero.—La Propiedad Territorial.
Tema Segundo B).—La Necesidad Apremiante.

Es tan patente la necesidad que tienen la mayor parte de los habitantes de Costa Rica de tierras aptas para las siembras y de bosques para obtener maderas y leñas, con las facilidades para explotarlas que los pocos que tienen estas tierras y esas facilidades han elevado los precios de esos productos a tal extremo que es casi imposible adquirirlos por lo caros y porque hasta ha habido necesidad de importarlos, lo que prueba que en el extranjero son más baratos. Para llenar esta necesidad, debe el Estado facilitar los medios de adquirir tierras, no en propiedad sino en arrendamiento, con cuyo producto se forme la base de bonos para carreteras y para sostener bequistas en el extranjero los cuales, terminados sus estudios, se comprometan por cierto número de años a enseñar como profesores de Estado los mejores sistemas para agricultura y para carretera.

Tema Primero.—La Propiedad Territorial.
Tercera Parte C).—Reservas del Estado y los Terrenos Baldíos de la Zona del Atlántico.

No debe el Estado traspasar esas tierras ni a Compañías de Ferrocarriles, tranvías o carreteras, ni a los particulares, sino otorgar derechos por número determinado de años para arrendar y sólo determinados lotes, no de mucha extensión, sino a lo más de cincuenta hectáreas o menos; y dejando para el porvenir otros lotes alternos con aquellos que se den en arrendamiento. Así tendrán no sólo los habitantes de hoy, sino también los de mañana y los de siempre en Costa Rica parte de esas reservas del Estado y terrenos baldíos para obtener de ellos los productos necesarios para su existencia.

Para obtener esto de un modo estable debe cuanto antes el Poder Legislativo dictar una ley que establezca definitivamente que el Estado no podrá traspasar su derecho de propiedad de esas reservas o baldíos, sino sola-

mente un derecho de arrendamiento o por determinado número de años. El producto de esos arrendamientos se destinará para la readquisición que debe hacer el Estado de todos los terrenos que fueron de la Nación y que acualmnte no son explotados, por medio de arreglos con los propietarios. Una vez readquiridos, se procederá en la misma forma antes dicha a arrendarlos, mas nunca traspasar su propiedad. Al dar al Poder Legislativo una ley terminante a ese respecto, deben ser derogadas las anteriores leyes, decretos o reglamentos que estén en contradicción con ella.

Tema Primero.—La Propiedad Territorial.
Cuarta Parte D).—Baldíos de todo el país.

No sólo los baldíos de la Zona del Atlántico, sino los inmensos territorios que aún están baldíos y perienecen al Estado en todo el país y que son tan aptos como aquellos para toda clase de cultivos, o para la explotación de sus bosques, deben aprovecharse para facilitarlos en la misma forma que se han indicado en el párrafo anterior. Darlos en arrendamiento pero nunca en propiedad; y su producto invertirlo en la misma forma que se dijo en el párrafo anterior y por medio de una ley igual.

Tema Primero.—La Propiedad Territorial.
Quinta Parte E).—Readquirir los inmensos terrenos inexplotados que pertenecen a particulares, por medio de arreglos legales con ellos mismos.

Con el producto de los arrendamientos de que tratan los párrafos anteriores, se pueden hacer contratos con los propietarios que quieran ceder al Estado otra vez los terrenos que el Estado vendió a ellos o a sus anteriores dueños: es decir, readquirirlos para darlos a los que los quieran arrendar. No siempre estarán anuentes los dueños a venderlos otra vez al Estado, aunque nada les produzcan esos terrenos; pero por su propia conveniencia, más tarde o más temprano, los cederán equitativamente.

Para esto se debe dictar una ley que establezca que todo el que tenga un terreno de regular extensión improductivo, pagará un impuesto módico pero progresivo cada año, de cierto número de hectáreas en adelante, como mínimun veinticinco. Ese mismo impuesto servirá para readquirir más tierras para dárselas en arrendamiento y su producto servirá para construir carreteras, para becas como las citadas en los párrafos anteriores: y talvez con el tiempo para ayudar a pagar las deudas del Estado, ya con el producto de los nuevos arrendamientos, ya con el producto de los impuestos de aduana en la exportación.

Tema Segundo.—Las Vías Públicas de Transporte.
Primera Parte F).—Carreteras.

Con los medios de transporte modernos de automóviles y camiones de pasajeros y de carga, está prevaleciendo el sistema de carreteras al que ha estado más en boga en tiempos pasados, que ha sido el de las vías férreas, pues los ferrocarriles y tranvías son de un costo superior para formarlos: el mantenimiento de esas vías férreas y su material rodante exige cuantiosos gastos y tiene que vencer dificultades superiores al de la formación y mantenimiento de carreteras nuevas y la prolongación de las ya existentes.

El criterio de los hombres tanto nacionales como extranjeros que han profundizado el estudio de esas materias es de que a Costa Rica le convendría continuar las siguientes carreteras: la de Barba a Sarapiquí estable-

ciendo en este último lugar un buen puerto con sus muelles etc., y así quedaría una vía mixta que puede recorrer un automóvil en seis horas o menos la parte de carretera y continuar después por agua, la carretera de Turrialba hasta Limón que ofrece dificultades pero no insuperables. La del Pozo al General y de allí a Buenos Aires de Térraba y tierras cercanas que son muy feraces. La de Puriscal a la costa de Pirrís donde actualmente se están haciendo grandes siembras de bananos, tierras que son de un inmenso porvenir para Costa Rica. La que principiando donde termina el ferrocarril de la Estrella llegue hasta Talamanca y hechas éstas que son las principales muchas otras que ensancharán los cultivos que enriquecerán al país.

Tema Segundo.—Las Vías Públicas de Transporte.
Segunda Parte G).—Ferrocarriles.

Este sistema de transportes ha sido el que más ha preocupado a los costarricenses desde que se abandonó la carretera a Puntarenas, único medio de transporte que había para nuestros productos: cacao, café, banano, maderas etc. No hay duda que el ferrocarril al Atlántico superó en rapidez y hasta cierto punto en baratura para fietes y pasajes al sistema antiguo de carretas con bueyes y bestias para pasajeros pero también hay que contemplar que se perdió en mucha parte la actividad de nuestros hombres de campo, que como boyeros eran factor principal en el transporte. También el ferrocarril se ha prestado a hostilizar a muchos de nuestros productores, sobre todo de banano, cobrando precios de flete exajerados y desechando parte de la fruta, lo que constituye una pérdida grande y ha sido la ruina de muchos. Las líneas de ferrocarril ya establecidas deben vigilarse y en cuanto se vea que no cumplen con lo establecido en los contratos, hacer el reclamo inmediatamente y obtener indemnización por perjuicios recibidos; sobre todo en equellos puntos señalados por el inspector de ferrocarriles.

Las nuevas líneas proyectadas según los contratos presentados en la Legislatura anterior por el ex-Presidente Jiménez y retirados por él mismo del Congreso en virtud de la oposición que tuvieron, podrían volverse a presentar pero bajo la base de una nueva ley del Congreso que estipulara que el Estado da el derecho de arrendamiento mas no el de propiedad de lotes alternos a uno y otro lado de la vía férrea que se construya en el ramal que entronca en Guácimo y que realmente habilitaría territorios muy extensos. Los lotes alternos que se reserva el Gobierno es para darlos en arrendamiento a particulares y su producto debe emplearse exactamente como se ha dicho en los párrafos anteriores por medio de una ley igual.

Tema Segundo.—La Vía Pública de Transporte.
Tercera Parte H).—Tranvías.

En los lugares en que sea difícil construír ferrocarriles, puede emplearse el sistema de tranvía eléctrico, con tal que se pueda disponer de fuerza motriz por medio de caídas de agua, siempre se pueden conceder para tranvías tierras sólo en arrendamiento y no en propiedad a uno y otro lado de la vía por medio de la respectiva ley, y su producto emplearlo igualmente que los anteriores,

Tema Segundo.—Las Vías Públicas de Transporte.
Cuata Parte I).—La Aviación,

A pesar de que para las vías del aire sólo habría que dictar leyes

similares a las que se han dado en los países que ya han tenido aviación, en Costa Rica, que no la tiene, pero que muy pronto puede tenerla, habría que dictar una ley que señalara diez, quince o más lugares convenientes en los terrenos del Este para la Aviación, concediendo en arrendamiento los campos para emprender el vuelo o aterrizar los aviones a las Compañías que pretendan establecerse, y vendiendo pequeños derechos de propiedad para edificar viviendas en los lugares próximos a estos campos de aviación, porque, indudablemente se formarán caseríos y pueblos en sus cercanías. El producto de estos arrendamientos y ventas servirían, emitiendo bonos, para formar un cuerpo de aviación nacional, por medio de la respectiva ley.

RESUMEN.—La contestación a las dos cuestiones propuestas en el certamen, está en estas ideas expresadas en las páginas anteriores, pero en síntesis, puede decirse que el éxito depende de conservar las tierras que son del Estado, aumentarlas del modo explicado anteriormente, solamente darlas en arrendamiento y no en propiedad a nadie, por medio de leyes adecuadas que puedan basarse en las ideas anteriores, y cuya redacción tiene que venir de la discusión en el Congreso.

Igualmente las vías Públicas de Transporte, deben tener por norma no dar en propiedad sino arrendar por el número menor de años que sea posible, los terrenos que estén cercanos a estas vías, y que hoy lo más recomendable y que soluciona esta cuestión, es el sistema de carreteras recomendando como las más urgentes las indicadas en el tema segundo en su primera parte F) sobre todo la de Barba a Sarapiquí, con un puerto en este último lugar. Esa fue la primitiva salida al exterior de nuestros antepasados, como lo explicó y recomendó varias veces el distinguido hombre público Licenciado don Francisco María Iglesias.

El ferrocarril que tiene más probabilidades de hacerse, es el presentado por el ex-Presidente Jiménez porque ya lo ha estudiado la Compañía, cuyo entronque es en Guácimo y que habilitaría inmensas tierras de lo más productivo de la nación, y que el país no puede construir por no tener recursos y estar adeudado. La Compañía debe conformarse con tomar a uno y otro lado de la vía, lotes alternos, y dejar los otros para que los explote la Nación.

Carretera Sarapiquí, Ferrocarril Guácimo y confiar en...

EL PORVENIR DE COSTA RICA

***

ANEXO

Contra los acaparamientos de tierras en el futuro, debe darse una ley derogando la que estableció los denuncios por Cabeza de Familia, pues esto se ha prestado para que algún capitalista se valga de unos cuantos compadres que denunciaban, y luego les cedían sus derechos. Solamente el arriendo debe permitirse sujeto a reglas que impidan tenerlo improductivo. Debe derogarse o al menos reglamentar con más severidad, todo lo relativo a títulos supletorios, que también se ha prestado para usurpar propiedades al Estado y aún a particulares.

Tráfico rápido, barato, eficiente e igual para todos, se obtendrá por medio de las caídas de agua, aprovechándolas para el servicio eléctrico.

Debe formarse una Sociedad cuyo fin sea la defensa de la propiedad territorial a favor de la Nación, y la subordinación de toda vía férrea. (Ferrocarriles, ramales y tranvías) a esa misma Nación. Debe trabajarse con ahin-

co para llevar al Congreso miembros de esa Sociedad, con el fin de que ayuden a la defensa de los ideales enunciados en este certámen.

Cualquier sacrificio que se haga para inaugurar cuanto antes esa Sociedad, dará sus frutos más tarde; una vez que se hayan inscrito siquiera veinticinco socios, se procederá a redactar los estatutos que la deben regir.

La creación y mantenimiento de esta Sociedad, será el medio más práctico de solucionar las cuestiones propuestas en este certamen.

Esta Sociedad será con el tiempo el cimiento de un gran partido político que será el único que propiamente se preocupará por solo patriotismo de...

EL PORVENIR DE COSTA RICA

Trabajo presentado por don A. Benítez

EXPLANACIÓN PRELIMINAR

AL HONORABLE JURADO:

El preámbulo del Certamen es amplio y abarca toda la magnitud del problema vital de Costa Rica. Si se estudia a fondo, tiene más importancia que las dos preguntas a que se contrae el Certamen.

Las dos preguntas,—como se verá—son atendidas concretamente por el que escribe, pero además del preámbulo, o mejor dicho, de las patrióticas razones que motivan el Certamen, están ellas—las preguntas—tan ligadas con el resto del problema, que no le es posible, al que lo estudie a través del claro cristal del patriotismo positivo, dejar de extenderse en consideraciones generales.

Entiende el que esto escribe, por problema vital de Costa Rica, el conjunto de factores que componen el engranaje económico del país, clasificados en la forma siguiente:

Caminos, Latifundio, Inmigración, Tierra propia para el Cultivador, Servicio eficiente de los ferrocarriles públicos, Comercio Libre

POR LO TANTO; Haciendo uso del derecho que me concede la base tercera del Certamen del Patriotismo, tengo el honor de elevar a ustedes, para su superior consideración, las siguientes

EXPLANACIONES Y PROYECTOS

CAMINOS

Debe legislarse prontamente a fin de que se disponga la rápida construcción de caminos públicos, prácticamente utilizables, pero obedeciendo a un plan general, que considere los demás factores señalados, y que tenga como fin inmediato, la más pronta salida al Atlántico.

LATIFUNDIO

Debe legislarse pronta y enérgicamente prohibiendo el latifundio, o por lo menos conteniendo el actual y limitando hasta un número razonable, la cantidad de tierra que puede adquirir o poseer cada persona o Compañía costarricense o extranjera, que para el efecto es lo mismo.

INMIGRACION

Debe prohibirse terminantemente la inmigración negra y amarilla.

No más brazos baratos que sólo vienen a envilecer los salarios, restándole poder adquisitivo y de consumo al trabajador nativo, lo que va directamente contra el Comercio y la Industria Nacional, y es la base que afirma y enriquece al latifundio, madre de todos los males que, desde Roma a nuestros días, ha llevado al abismo, de la miseria y el dolor más espantosos, a pueblos enteros.

La muestra la tenemos enfrente, mirémonos en el espejo de las Antillas todas.

Los que trajeron los esclavos a América, como los que importan haitianos y jamaicanos ahora, latifundistas siempre, tomaban como pretexto el clima insoportable para el blanco, y resultaba que los negros se morían a montones, y la verdad era que necesitaban brazos baratos, para obtener mejores ganancias... ¡Oh poder irresistible del oro!...

Después se ha probado hasta la saciedad, en toda la América, que donde hay modo de ganar buenos salarios, el blanco resiste tanto o más que el negro. No más inmigración negra, foméntese la inmigración blanca, sobre todo la española, que es más nuestra que ninguna otra, que venga el inmigrante ambicioso y emprendedor, el único útil.

***

TIERRA PROPIA PARA EL CULTIVADOR

Urge que haya caminos para tener acceso a las tierras del Estado y que éstas sean repartidas entre los campesinos costarricenses, en pequeños lotes, entre costarricenses que se vayan a vivir allí y a explotarla, y después darle oportunidad con la misma medida a los españoles y demás inmigrantes blancos, latinos, de Europa y América, que declaren la intención de hacerse costarricenses.

El Estado debe crear un fondo «Especial» para el reparto de tierras, administrado por una Junta de Personas Honorables, que le facilite al campesino, un pedazo de tierra donde trabajar y vivir con higiene y un mínimun de comodidad, y que vaya pagando con la propia tierra, que no podrá vender sino a la propia Junta y en condiciones previstas por la Junta, que amparará siempre al trabajador y su familia.

Un país eminentemente agrícola tiene que hacer algo por sus labradores, que son la base y el sostén de la nacionalidad, démosles a los que son actualmente, fortaleza y arraigo en el suelo que aman y que cultivan y que son ellos los primeros en defender, e inyectémosles sangre y savia nueva, traigamos españoles, que son los padres de Bolívar y Martí, y los autores de todo lo bueno, (y de lo malo, pero de lo nuestro) que hay en la América de ayer, de hoy y de mañana.

SERVICIO EFICIENTE DE LOS FERROCARRILES PÚBLICOS

Apruébense las reformas que recomendamos en la segunda contestación.

COMERCIO LIBRE

Apruébense las Leyes que recomendamos en los Proyectos anexos.

PROYECTO DE LEY PARA EL COMERCIO LIBRE

De acuerdo con lo dispuesto en el Art.º 23 de nuestra Constitución Política, se prohibe terminantemente, a los propietarios o arrendatarios de fincas rústicas, de cualquier clase, en explotación, sean costarricenses o extranjeros, cuya población sea mayor de 250 habitantes, ser a la vez dueños en todo o en parte del Comercio establecido en su finca.

Los dueños de las fincas comprendidas en el artículo anterior, están en la obligación de dar toda clase de facilidades a los comerciantes independientes, que quieran establecerse en las mismas.

Los propietarios, arrendatarios o explotadores de fincas, que en la fecha de la promulgación de esta Ley, estén comprendidos dentro de lo que prohibe el artículo primero, tendrán seis meses, a contar de la citada fecha de la promulgación de esta Ley, para vender, ceder o cerrar, su negocio de comercio.

***

PROYECTO DE LEY PARA LA INCORPORACION DE CASERÍOS

Los caseríos, poblados o ciudades, construidos en las fincas rústicas de cualquier clase que sean, cuya población no sea inferior a 250 personas, se incorporarán a las Municipalidades más cercanas, como Distritos, rigiéndose por las disposiciones vigentes.

Se declaran públicos, sin indemnización, los caminos y vías que los comuniquen con las vías públicas más cercanas, y que los conduzcan a los centros de población más próximos.

Se obliga al propietario o propietarios, a repartir para vender en condiciones cómodas, un número proporcional de lotes, que permitan el arraigo independiente de los moradores y el establecimiento del COMERCIO LIBRE.

***

COMERCIO LIBRE

PROYECTO DE LEY PARA REFACCIÓN AGRICOLA

Se autorizan los contratos entre Comerciantes y Agricultores, por los cuales los primeros les abren crédito en sus establecimientos a los segundos, con las cosechas por garantías, con un interés prudencial y garantías para ambas partes. La Ley debe establecer la equidad y la justicia en los intereses y en los cobros.

La refacción debe ser parte en efectivo, y lo demás en instrumentos de trabajo, y ropa y alimentos durante se cultiva la planta pignorada. La idea es que no haya necesidad de hipotecar la tierra para trabajarla, y de que puedan trabajar los que no tienen tierra.

***

CAMINOS

PROYECTO DE LEY EN BIEN DE TODOS

El Estado tiene derecho a tomar sin indemnización, en todo el territo-

rio del País, a costarricenses y extranjeros, las fajas de terreno de ancho y largo que sea menester.

En los pueblos o ciudades, o en las fincas en explotación, pagará los daños que haga en las construcciones o en las plantaciones, en las fincas rústicas sin explotar no pagará nada y tendrá además el derecho de servirse de todo lo útil que en ellas haya.

El que esto escribe sostiene, que en cualquier lugar que sea, y en cualquier forma que se disponga, una vía pública útil, enriquece la propiedad, en mucho más que lo que significa la división de la propiedad o la pérdida definitiva de un pedazo de terreno.

***

Como el Honorable Jurado comprenderá perfectamente, la Ley de incorporación de caseríos es con la intención de impedir una de las formas más irritantes y expoliadoras del monopolio, el que se comete con los trabajadores en las fincas rústicas, obligándolos a comprar a un solo comerciante todo malo y caro, para enriquecer la bolsa de los magnates latifundistas, cómodamente y en forma de dividendos.

La del Comercio Libre, es para darle a cada uno lo suyo, y garantía al comerciante, nativo o no, pero pequeño, que se arraiguen en las zonas de explotación, y puedan ser mañana la ayuda de los pequeños agricultores.

La de Refacción Agrícola, es la vulgarización del uso del crédito, en pequeño y grande, para enseñar a las gentes del pueblo, a negociar con ventajas, con legalidad y con garantías para todos.

El Honorable Jurado reconocerá que el Estado es parte importante en todo lo que atañe al País en lo presente y en lo futuro, y por lo tanto tiene derecho y deber de intervenir en todos los aspectos del problema, dando a cada cual lo suyo, pero defendiendo siempre al cultivador y al obrero, por ser el más debil, y porque radicando aquí, sea nacional o extranjero, es dentro del asunto en cuestión la parte nuestra.

Si el Estado se afirma en esta política constructora, el progreso de Costa Rica será una realidad. y con él la independencia económica de la Nación, la firmeza con hechos no con palabras de la República, contra todas las amenazas posibles, contra todas las tragedias que se tejen en la sombra, aprovechando la debilidad de las naciones que no tienen arraigo en la tierra, ni en el corazón del pueblo.

Si hay muchos y buenos caminos, será posible la grande y pequeña explotación del terreno, el fomento de poblaciones nuevas, el aumento en la exportación, si existe efectivamente un buen servicio de Ferrocarriles públicos y el aumento en la importación y en el Comercio.

Si se contiene y combate enérgicamente el latifundio mucho mejor.

Si se prohibe la inmigración indeseable, y se ayuda decididamente al nativo trabajador y al inmigrante bueno, trabajador, económico, luchador y egoísta, se podrá crear una clase trabajadora en la agricultura, numerosa, progresista y solvente, y si se le da tierra propia mucho mejor, porque se cimentará bien, robustecerá la nacionalidad y dará firme garantía al orden público y social.

Al Estado no le conviene que se explote al trabajador, el Estado necesita que el trabajador esté satisfecho para que haya orden, y para que con medios suficientes le de vida al Comercio y a la Industria Nacional, produzca y consuma, ahorre y compre bienes raices en el país, y se quede definitivamente en él.

El Estado no puede ver con buenos ojos que mientras otros países han progresado y progresan, por la organización de su economía nacional, prác-

tica sabia y salvadora para ellos, vengan ciudadanos cultos de esos países conocedores del daño que hacen, a encerrarnos en el círculo de hierro del latifundio y del salario miserable, a llevarse toda nuestra riqueza, para al fin, dejarnos sumidos en la miseria, con todos sus horrores, de odio, hambre, robos, crímenes, sin prestigio, sin libertad, sin patria y sin honor.

***

CONTESTACIÓN A LA PRIMERA PREGUNTA

La ley para contener la absorción por extranjeros, de las tierras nacionales, única esperanza de independencia económica.

Artículo 1º.—Desde esta fecha queda terminantemente prohibido, todo contrato o pacto, a virtud de los cuales se enajenen, graven, hipotequen o vendan, bienes raíces del Estado o de las Municipalidades, a favor de extranjeros. En este artículo quedan comprendidos todas las reservas y bienes raíces del Estado y todos los terrenos baldíos, en el territorio de la República, así como todos los bienes raíces que en el futuro por cualquier causa, pasen a ser propiedad del Estado o de los Municipios.

Artículo 2º.—A todo ciudadano costarricense, que por cualquier causa tenga actualmente o adquiera en lo futuro, dominio legal en alguna forma, sobre bienes raíces, que son actualmente o que lleguen a ser del Estado o de las Municipalidades, en reservas o baldíos, o de cualquier otra clase, le está prohibido hacer algún contrato o pacto, por el que lo grave o hipoteque o venda, a favor de extranjeros, durante diez años (o 20 o más) a partir de esta fecha, a los que tengan ese dominio en la actualidad; y desde la fecha del contrato o pacto por el que lo hayan adquirido, a los que adquieran ese derecho en el futuro.

***

CONTESTACIÓN A LA SEGUNDA PREGUNTA

Debe recomendarse al Congreso Constitucional la más pronta aprobación de una ley modificando y adicionando la vigente de Ferrocarriles, con el proyecto presentado por los señores Alvarado Quirós y Coto Fernández, de 30 de Julio de 1926—«La Gaceta» 11 de Agosto de 1926—ampliándolo y dándole cabida en él, al proyecto «Jiménez» de 1907, en todo su espíritu justiciero y de constructivo nacionalismo, especificando claramante, lo que se considerará como infracción o como falta leve por parte de la Empresa, y la pena que le corresponda.

El derecho y el deber que tiene el Estado de intervenir en el manejo y movimiento de los Ferrocarriles, en defensa de los intereses de la comunidad, garantizando siempre los derechos de la empresa, han de quedar clara y definitivamente afirmados en artículos que den todo vigor y energía a la acción legal del Estado, robusteciendo y aclarando lo que esté débil u opaco en la vigente Ley de Ferrocarriles, y disponiendo todo lo conducente a obtener de ellos—los Ferrocarriles públicos—los beneficios que el Estado y el pueblo necesitan, y para los cuales fueron creados con sacrificios y esfuerzos que todavía están muy lejos de ser compensados.

Para la confección de la Ley que recomendamos, debe tenerse muy en cuenta la necesidad que tienen el Comercio, la Industria, la Agricultura, y la

sociedad en general, de que los servicios públicos sean siempre y en todo tiempo, iguales para todos, para cuyo efecto se creará por la misma Ley, la «Comisión de Ferrocarriles de Policía sobre los mismos», encargada de hacer cumplir en todas sus partes, la citada Ley de Ferrocarriles, y en todo su fondo elevado y doctrinario el Art. 23 de nuestra Constitución Política, y las Leyes que para su más exacto cumplimiento, (por esto recomendamos adoptar, adaptándola, la Ley Sherman) se encuentren vigentes, teniendo obligación de la citada Comisión de denunciar a los Tribunales correspondientes, cualquier infracción que conozca, de la Ley contra los monopolios, o de cualquier conspiración de que tenga noticia se fragüe, con el fin de burlar o infringir dicha Ley.

Estas disposiciones, en vigor, deben alcanzar a todos los Ferrocarriles ramales y tranvías puestos al servicio público.

El Estado, mediante informe de la Comisión, y de acuerdo con lo dispuesto en el Art.º 2.º de la vigente Ley de Ferrocarriles, declarará, a la mayor brevedad, y si es posible en plazo determinado, de «Propiedad Nacional», todos los Ferrocarriles, ramales y tranvías, establecidos en la República sin su consentimiento. Así como todos los bienes muebles e inmuebles que los compongan y todos los derechos que se deriven de esa propiedad.

El Estado tiene derecho a exigir a los poseedores de esos Ferrocarriles, ramales y tranvías, planos, inventarios e informes, de cuanta clase y forma crea menester, a fin de registrar debidamente esa propiedad.

Inmediatamente después de hecha la declaración oficial de «Propiedad Nacional», el Estado declarará «Públicos» y «Privados», según corresponda, a cada uno de los Ferrocarriles, ramales y tranvías referidos.

Podrá otorgárseles la condición de «Privados» a aquellos Ferrocarriles, ramales y tranvías, extendidos en una o varias fincas, todas de la propiedad del dueño o dueños del Ferrocarril «Privado», seen una o más personas, naturales o jurídicas, aun cuando para ello hayan tenido que atravesar ríos o caminos públicos, pero siempre que dicho Ferrocarril haya prestado y preste sus servicios, al propietario o propietarios, solamente.

Los Ferrocarriles «Privados y Públicos» serán supervisados y vigilados por la Comisióu, en cuanto a la garantía que debe prestar su buen estado a los pasajeros, empleados, fletes, etc., de los mismos, y no podrán extenderse, ni moverse, ni retirar todo o parte del material rodante, ni repararse o destruirse los edificios a ellos pertenecientes, ni ningún otro cambio, que afecte a la propiedad mueble o inmueble, sin previa autorización del Gobierno, mediante informe de la Comisión.

Tanto los Ferrocarriles «Privados» como los «Públicos» podrán, previo los requisitos de Ley, permanecer en estado de explotación, por parte de sus propietarios, durante 50 años como máximun, a contar desde la fecha —investigada y comprobada por la Comisión— en que empezó a disfrutarlo su dueño, sin que pueda amparar a los concesionarios a virtud de esta Ley, los efectos favorables que le conceden la vigente Ley de Ferrocarriles, —Art.º 18— a los concesionarios que han obtenido y obtienen las concesiones legal y honradamente.

Esto como castigo al abuso y descoco del propietario del Ferrocarril o ramal o tranvía establecido o que se pretenda establecer, en territorio de la República, sin respeto a los Poderes Constituidos ni a los hombres que los representan.

Si a virtud de lo previsto en el Art.º 26 de nuestra Constitución Política, no fuera posible lo que indicamos en el artículo anterior, es decir, no pudiera modificarse la Ley en ese sentido, por cuanto dispone que «todos los términos referentes a la concesión se contarán desde la aprobación Legislativa», y cualquier reconocimiento que haga el Congreso de la exis-

tencia de esos Ferrocarriles se pudiera considerar como una aprobación tácita al hecho consumado, la reforma que recomendamos debe, en previsión de un error, disponer, que, la concesión que haga el Congreso, al reconocer derecho de existencia legal a esos Ferrocarriles no debe ser nunca mayor de 30 años.

Así mismo la Ley debe disponer el castigo de toda persona natural o jurídica, costarricense o extranjera, que en lo sucesivo construya o intente construir, a juicio de la Comisión, algún ramal o ramales, sin previa aprobación Legislattva. En este caso el castigo si no ha funcionado aún el Ferrocarril, no será menor de mil colones mensuales por kilómetros, construidos y por construir, y si ya ha funcionado el Ferrocarril, no menor de cinco mil. El tiempo se computará a partir de la fecha más lejana, que cualquier hecho pruebe como que se conspiraba para construir tal Ferrocarril fuera de la Ley.

Los ramales y extensiones de los Ferrocarriles, ramales y tranvías, «Privados y Públicos», que estén explotándose en la fecha de la declaración oficial como Propiedad Nacional, aunque su explotación haya sido iniciada posteriormente a la en que se inició la explotación del ramal matriz, se contará, para los efectos de la caducidad del plazo que se les conceda, desde la misma fecha en que se haya empezado a contar el vencimiento del ramal matriz o principal.

De igual manera se contará, —salvo acuerdo legal en contrario— el tiempo de cada uno de los ramales y extensiones, de los Ferrocarriles, ramales y tranvías, "Privados y Públicos" que se hayan construido con autorización del Estado y bajo el control de la Comisión, pero que en la fecha de la caducidad del ramal principal o matriz, no tengan como mínimo una extensión igual a la que tenía el ramal principal cuando la declaración oficial de Propiedad Nacional.

Los Ferrocarriles, ramales y tranvías, «Privados y Públicos» están obligados en los lugares donde atraviesen vías públicas, al igual que dentro de su propiedad, a dar paso, por arriba, por abajo o a nivel, a cualquier otro Ferrocarril, carretera y camino vecinal que el Congreso autorice, ya sea al Gobierno, a particulares o a Compañías, costarricenses o extranjeras.

En los lugares en que los ferrocarriles, ramales y tranvías, "Privados y Públicos" hayan atravesado ríos o vías fluviales, el Estado tiene derecho, en todo tiempo, a hacerle levantar o modificar la construcción del puente o puentes, siempre por cuenta del dueño o dueños del Ferrocarril, a fin de que no sea obstáculo al tránsito fluvial. Tampoco le permitirá el Estado que perjudique las caídas de agua ni ningún otro beneficio público, que se derive del curso natural de la corriente.

En los casos en que una o más bases de los puentes que los Ferrocarriles "Privados y Públicos" hayan construído, se encuentren colocadas en caminos públicos reconocidos, el Estado tendrá derecho siempre a utilizar dichas bases y todas las ventajas que el Ferrocarril y el puente le brinden, para ensanchar o mejorar por su cuenta dicho puente y abrirlo al servicio público.

Si en las fincas donde se autorice un Ferrocarril Privado hay establecido o se establece, comercio o cualquier otro negocio licito, que no sea de la propiedad del dueño del Ferrocarril, éste estará obligado a servirle con el Ferrocarril en todo lo posible y darle cuanta facilidad y ventaja esté a su alcance, a juicio de la Comisión, cobrando solamente el mínimo de precio por ese servicio, condición que no se podrá variar nunca, sin previa autorización de la Comisión, a fin de que la concesión de "Privado" no constituya un monopolio o privilegio, en perjuicio de las clases trabajadoras que vivan y dependan de la finca.

Todos los Ferrocarriles «Privados y Públicos» que se hayan estable-

cido en el país, sin previa autorización del Estado, están en la obligación de prestar los servicios que el Gobierno necesite, en condiciones iguales a las más ventajosas, con que el Estado haya firmado sus contratos con las empresas autorizadas.

El propietario del Ferrocarril, ramal o tranvía «Privado», puede hacer uso de él en la forma que le convenga para moverse con su familia, su servicio doméstico, sus empleados, dependientes y trabajadores de todas clases temporales o permanentes, así como conducir médicos, enfermeros, profesores o cualquier otra persona o personas, para atender sus necesidades y las de sus empleados y dependientes, pero no podrá cobrar nunca, directa ni indirectamente, emolumento alguno por tal servicio. Cualquier dato que compruebe la infracción de lo estipulado en este párrafo, es suficiente para que la Comisión declare "Público" dicho ramal y condene al propietario.

En cualquier momento y en cualquier estación o parada de los Ferrocarriles «Públicos», puede la Comisión, con solo su autoridad y por su propia cuenta, y con el fin de evitar infracciones al Art°. 23 de la Constitución y a las demás leyes que prohiban los monopolios y las preferencias irritantes en los servicios públicos, ordenar trenes expresos para conducir personas, frutos naturales, mercaderías, etc., que hayan sido abandonados o mal atendidos por la empresa. En este caso la Comisión pagará el precio mínimo a que tenga derecho el Gobierno en sus contratos con los Ferrocarriles «Públicos», y ese importe, equitativamente distribuido, será lo único que podrá cobrar la Comisión a los beneficiados con el servicio expreso prestado. Además la Comisión, dado caso de que a pesar de su esfuerzo haya habido alguno o varios perjudicados con el mal servicio de la empresa, dispondrá la indemnización correpondiente y el castigo de la empresa culpable.

En casos en que la Comisión lo estime conveniente puede solicitar y utilizar los auxilios de cualquier clase que le presten los ferrocarriles «Privados»; éstos, si les es posible prestar el auxilio solicitado por la Comisión, no lo podrán negar nunca.

Todos los Ferrocarriles, ramales y tranvías «Privados» pueden estar conectados y puede autorizarse su conexión, una o más veces, con los Ferrocarriles, ramales y tranvías «Públicos»; y pueden para su comodidad y ventaja, hacer correr sobre sus vías, material rodante de los Ferrocarriles, ramales o tranvías públicos, pero para utilizarlo solamente en relación directa con su negocio o con los negocios lícitos establecidos en la finca, como Comercio, etc., a fin de abaratar en lo posible la vida de los que vivan y dependan de la finca. Cualquier infracción comprobada de este artículo, además de ser suficiente para declarar «público» dicho ramal o ferrocarril, será penada por la Ley.

Unicamente el Congreso, después de comprobada su inutilidad, podrá autorizar el levantamiento o retiro de un ferrocarril, ramal o tranvía, «público o privado».

Serán declarados «públicos» los ferrocarriles, ramales y tranvías «privados», que presten o hayan prestado servicios a juicio de la Comisión, a cualquier persona natural o jurídica, que no sea dueña o condueña del mismo. Se excluyen los casos justificados en que tales servicios a extraños se hayan prestado o se presten por fuerza mayor o por auxiliar o amparar en algún peligro, a las personas o a los intereses. Dado este caso, el ferrocarril, ramal o tranvía, «privado o público» tendrá la obligación de prestar los servicios que se le pidan, si está a su alcance, y tendrá derecho a cobrar lo correspondiente a tarifa normal, o todos sus gastos hechos, si superan lo indicado por la tarifa, pero siempre con aprobación de la Comisión.

La Comisión de Ferrocarriles, cuidará siempre muy especialmente de lo dispuesto por la Ley respecto a las tarifas, velando por que haya en todo tiempo equidad y justicia para todos.

El Estado, por mediación de la Comisión y de acuerdo con ella, establecerá las tarifas en los ferrocarriles, ramales y tranvías que declare «públicos», pero siempre después que, previa la inspección del caso, la Comisión autorice el funcionamiento del ferrocarril, ramal o tranvía en cuestión.

CONTRATO DE LA NORTHERN RAILWAY Co.

Según el Art. 30 de la vigente Ley de Ferrocarriles, el contrato—sin aprobación del Gobierno—celebrado entre la Compañía del Ferrocarril de Costa Rica, la Northern Railway Co. y la United Fruit Co., no tiene base legal ni razón alguna que justifique su existencia.

Es cierto que la cláusula XXIV del contrato Soto-Keith, le da derecho a la primera a «traspasar sus derechos libremente a cualquier persona o Compañía», pero el antes citado artículo 30, por cuanto la Northern Railway Co. era, con mucha anterioridad a la fecha del contrato,—15 de Junio de 1905—empresa ferrocarrilera, de real y positiva existencia en el país, le veda el derecho de «directa o indirectamente comprar o arrendar, ni celebrar contrato alguno, como consecuencia del cual adquiera o tenga preponderancia en la propiedad, el manejo, la administración o inspección de otra línea construída o en vía de construcción».

Además el Art.º 9.º de la propia Ley de Ferrocarriles establece que «cualquier traspaso de la concesión», necesita la aprobacion Legislativa», y como ésta no se ha podido obtener ni se obtendrá, por que no es patriótica, ni moral ni lógica, y por que tiene en contra toda la opinión sana del País; el que esto escribe, recomienda, por convicción, después del estudio del caso en todos sus aspectos, se recabe del Congreso Constitucional, que con toda serenidad, interpretando el sentir positivo del pueblo, manifestado muchas veces por la prensa y por medio de sus corporaciones económicas, sociales y políticas, se pronuncie en una «Declaración de Principios», elevada, ecuánime, justa, equitativa y legal, epoyando al Poder Ejecutivo y estimulándolo a terminar con el actual estado de cosas en la zona del Atlántico, de todo punto inconvenientes, perniciosas y nocivas a la nacionalidad, que tienen como base el monopolio, ejercido por extraños y sólo para bien de extraños, en el que ya casi nadie conoce por «Ferrocarril de Costa Rica».

REGINALDO INTRUSO

Trabajo presentado por don Aquiles Cabezas Q.

I.—Qué disposiciones—legislativas, administrativas o de cualquier otro orden—son necesarias para resguardar de manera permanente los terrenos que forman las reservas del Estado y los terrenos baldíos en la zona del Atlántico, contra acaparamientos, en forma tal que lleguen a constituir un patrimonio exclusivamente nacional?

II.—Qué disposiciones prácticas—legales, admistrativas o de cualquier otro orden—son necesarias en el sistema ferroviario de la zona atlántica, para subordinar de manera permanente los actuales ferrocarriles, ramales y tranvías, si no lo estuvieren, y los que en lo futuro se construyan, al tráfico rápido, barato, eficiente e igual para todos, tanto en el ramo bananero como en el de fletes y pasajes, en interés y a beneficio del Estado y del público en general?

PLAN

A) Antecedentes

1.—Base en que descansa la idea de buscar una solución.
2.—Tiene razón de ser?
3.—Importancia de las cuestiones propuestas.
4.—Por qué ha surgido la inquietud del Atlántico?
5.—No debe circunscribirse a una sola región la labor que se haga.
6.—Existen posibilidades de resolver el problema en corto tiempo?
7.—Valor de la posible solución.

B) Análisis del problema.—Terrenos

1.—Existe la necesidad de resguardar nuestros valores?
2.—Nuestros intereses amenazados.
3.—El acaparamiento, en términos generales.
4.—El acaparamiento, en su forma más peligrosa.
5.—La explotación de la tierra como finalidad.
6.—Un problema correlativo del de la explotación: la atención de cultivos y el empobrecimiento de las tierras.
7.—Puede esperarse del elemento nacional, incluso el Gobierno, la resolución de todos estos problemas?
8.—Valor del contingente extranjero.
9.—Ensayo de un plan concreto.

C) Análisis del problema.—Transportes

1.—Existe la necesidad de resguardar nuestros transportes?
2.—Problemas que ofrece el Ferrocarril al Atlántico.
3.—Puntos de comparación entre los dos ferrocarriles mayores de Costa Rica
4.—Deficiencia de nuestras comunicaciones ferroviarias en general.
5.—Medios posibles para reaccionar. Lo que significaría la competencia.
6.—Un problema relacionado con la competencia.
7.—Reglamentación del uso de transportes.
8.—Labor de alcances futuros.
9.—Otros medios de defensa: factibilidad e importancia de una liga fuerte de bananeros.
10.—Variación radical del problema en el caso de traspasar al Estado el ferrocarril.

D) Palabras finales

A) ANTECEDENTES

1.—Base en que descansa la idea de buscar una solución

La idea de obtener una fórmula concreta para llegar a solucionar los problemas comprendidos en las dos preguntas antes copiadas, tiene por base una apreciación unilateral acerca del estado en que se encuentran actualmente nuestras principales explotaciones de la zona atlántica, en relación con los servicios y transportes que ellas obligan a utilizar, y en relación también con el porvenir que creemos poder esperar para unas y otros, como factores de riqueza que son y, consiguientemente, como elementos determinantes de nuestra prosperidad.

Dentro de ese concepto bien determinado, se considera una situación múltiple y compleja, de alcances posiblemente lesivos para nuestros intereses nacionales, que por un justo impulso de amor patrio nos sentimos obligados a corregir.

Añádase a esto que se aproxima la época en que la compañía controladora de nuestro principal producto del Atlántico ha de cumplir sus contratos, y que nuevas entidades se manifiestan interesadas en nuestras explotaciones: fácilmente se inferirá la razón de aquel propósito.

2.—Tiene razón de ser la anterior preocupación?

La actualidad de los asuntos bananeros y los que llevan anexos, y sobre todo su gran importancia, justifican plenamente este torneo, en el cual, por razones diversas, cada uno participa armado de sus personales puntos de vista.

Se ha puesto en duda la razón reclamada por los promotores; se ha escrito mucho acerca de cada uno de los aspectos que la cuestión entraña;

se han manifestado opiniones diversas; situaciones creadas han demostrado sufrir la amenaza de una próxima conmoción, y de aquí que existan ya dos corrientes de ideas más o menos opuestas que, sin embargo, de llegar a armonizarse producirían incalculables beneficios a Costa Rica.

Cualquiera que sea el fin de todo esto, y concediendo que en hora buena se ha iniciado esta provechosa liza, es indudable que Costa Rica derivará mucho bueno de ella. Así debemos esperarlo.

3.—Importancia de las cuestiones propuestas

Es evidente que los dos temas principales abarcados en estos dos propósitos, o sean *tierras y transportes*, así como los numerosos problemas correlativos, tienen gran importancia para nuestro país, y por su buen desarrollo estamos interesados todos, no lo están solamente los propietarios y los estadistas. Conviene, por lo tanto, analizarlos con amplio criterio, detenidamente y con devoción patriótica, no importa cual sea el resultado inmediato que alcancemos, pues si bien es cierto que la magnitud de los intereses en juego reclama una buena y ojalá pronta solución, también lo es que circunstancias poderosas de carácter, de cultura, de hábito, estorban, en términos generales, la acción eficaz más de una vez emprendida y nunca rematada. Por eso es digno de loa el gesto de quienes han acometido, poseídos de gran entusiasmo por todo lo que al mejoramiento del país se refiere, una hermosa cruzada cuya finalidad es la conquista del bienestar individual y colectivo de Costa Rica; aun cuando en apariencia querramos descubrir móviles distintos en sus acciones.

4.—Por qué ha surgido la inquietud del Atlántico?

Hay varias razones para que haya empezado a concederse gran importancia a la cuestión de nuestro Atlántico. Allí se ha invertido mucho capital costarricense en cultivos de banano; por allí hemos efectuado, hasta la fecha, un volumen de negocios exteriores mucho mayor que por el Pacífico; a Limón es a donde nos llegan con mayor regularidad los buques de compañías bien organizadas, haciéndonos en general el servicio de ponernos en contacto fácil y rápido con los países más avanzados del Globo. Y como en esa región tenemos áreas relativamente extensas de terrenos de cultivo, y como además hay una compañía que nos compra con mayor o menor regularidad la producción principal (el banano), se ha venido reflejando últimamente en nuestro país, con caracteres vistosos, la serie de vaivenes que ha experimentado la opinión en los restantes países productores de esta fruta.

Por otra parte, las provincias centrales de Costa Rica, poseen terrenos valiosos, aptos para otros cultivos, en la orilla o en las cercanías de la carretera que en otro tiempo nos unió con Limón y que, a no dudarlo, será resucitada dentro de algunos años. La mirada de todos está puesta, pues, con razón, en ese pedazo de nuestro territorio que ya está en camino de llegar a convertirse, si se le explota cuerdamente, en una fuente de abundantes riquezas. Pero...

5.—No debe circunscribirse a una sola región la labor que se haga

Influencias transitorias han podido imprimir—como queda dicho— particular valor a los dos problemas primordiales aquí contemplados: el de las

reservas y los terrenos baldíos de la sección del Atlántico, cuya nacionalización se desea garantizar, y el de los transportes de la misma sección forzozamente utilizados hasta el presente por nuestro comercio de exportación, día a día acrecentado. Pero es un hecho que, dentro de una visión abarcadora, penetrante y comprensiva de nuestros grandes intereses nacionales, no podemos renunciar al examen conjunto de los mismos problemas con aplicación a todo el territorio costarricense conforme a sus condiciones actuales y a las posibilidades de que éstas cambien. La limitación al problema del Atlántico debe marcarnos, ciertamente, una norma metódica de acción, de modo que no perdamos, por falta de concentración de nuestras ideas y energías en torno a dicho problema, la oportunidad de resolverlo en beneficio del país; pero no debemos detenernos ahí, sino abarcar el horizonte completo del mañana para nuestra patria, que por su situación geográfica, sus antecedentes históricos, sus recursos materiales explotables y su magnífico ambiente cultural, tiene derecho a desear un notable mejoramiento material con relación a su presente.

6.—Existen posibilidades de resolver el problema en corto tiempo?

En general puede decirse que, en tratándose de problemas complejos y trascendentales, no siempre nos inclinamos a tratarlos concienzudamente; nos sobran pequeños menesteres cada día y nos sobra también indecisión.

Y sin embargo, cuánto nos beneficiaría liquidar en su momento más oportuno, que es el presente, ese viejo saldo que nos quita el sueño: la liberación, sin peligros, de nuestras riquezas del Atlántico.

7.—Valor de la posible solución

La solución que se proponga como la mejor para remediar los males que sufrimos y para preparar las más aceptables situaciones en lo tocante a los problemas del ferrocarril, los terrenos explotados y explotables y los productos de la zona Atlántica, será probablemente, no sólo teórica sino impracticable en más de un aspecto, toda vez que abarcará situaciones pre-establecidas, de hondo raigambre en nuestra organización económica y administrativa y que chocará contra influencias poderosas como el carácter de los individuos —que imprime cierta independencia dentro del núcleo de interesados— y con otras influencias no menos resistentes como son los compromisos legales, la fuerza de determinadas costumbres imperantes, el poder del capital, la inercia de algunos y la incapacidad de otros para juzgar acertadamente los problemas nacionales, etc.

No quiere esto decir que por ser teórica, sea menos deseable una satisfactoria solución. Hay seguramente aspectos no muy bien analizados en el fondo de estos problemas; grandes ventajas en la unificación de pareceres a la hora de balancear los «pro» y los «contra»; posiblemente, también valores nacionales no bien protegidos por la previsión de ciudadanos y gobernantes y, por sobre todo, la conveniencia práctica de seleccionar *los mejores medios* de amparar nuestras fuentes de riqueza, dentro de un espíritu de equidad y de sabiduría, empresa en la cual es cuestión de verdadero y sincero patriotismo tomar parte activa e inteligente.

B) ANÁLISIS DEL PROBLEMA.—TERRENOS

1.—Existe la necesidad de resguardar nuestros valores nacionales?

Toda defensa supone un ataque declarado o en franca perspectiva, y de las características de éste dependerán en su mayor parte las condiciones de aquélla. Están realmente amenazados nuestros bienes nacionales indicados? Cuáles son los elementos que nos amenazan? Consideremos éstos y también la forma en que nos lesionan, para tratar de descubrir luego el origen de nuestros males y la droga que debemos aplicarles para poder remediarlos.

2.—Nuestros intereses amenazados.—Transportes y tierras.

Quienes claman por una reacción en estas materias consideran, efectivamente, amenazados nuestros intereses. Posiblemente parten del punto de vista de que el Ferrocarril al Atlántico, lo mismo que algunas tierras de esa región, se hallan en poder de extranjeros y lo peor, que es una sola Compañía la que prácticamente controla su explotación, estando como está, amparada por contratos cuya conveniencia para el presente y el futuro de Costa Rica admite discusión, toda vez que suprimen el factor competencia.

Además, se estima que el agricultor costarricense interesado allí no goza, comercialmente hablando, de libertad para traficar con sus productos. Contratos más o menos largos—que en cierta forma lo favorecen—le obligan a vender su fruta a la United Fruit Cº; y si de un momento a otro dejase de contratar se encontraría—a no haber otras compañías compradoras—en condiciones sumamente críticas. Las variaciones de la oferta y la demanda para nuestro banano—que entre nosotros se traducen por separación y rechazo de fruta—son generalmente caprichosas y en muchos casos ruinosas para el productor y proceden, por lo común, de las necesidades y conveniencias particulares de una Compañía que, además, posee explotaciones de igual naturaleza en muchos otros países, con cuya producción logra regular la selección de sus propios embarques y asegurarse ventajas importantes como competidora en los mercados mayores.

3.—El acaparamiento, en términos generales.

Dentro de esta manera de pensar, es notorio que, de mantenerse en buen pie definitivo la demanda extranjera de nuestro banano—pues hay noticias de que al normalizarse la quebrantada producción de Santa Marta y Costa Rica, la oferta, visto el gran aumento de la de Jamaica, sobrepasará a las necesidades del consumo mundial—,de ser así, digo, todos los dueños de buenas tierras procurarían conservarlas, adquiriendo si fuese posible otras, y la Compañía, como propietaria o bien como simple arrendataria, haría lo propio. (Acabamos de presenciar, justamente, la venta de una valiosa finca a la United Fruit Cº., por $ 70,000-00).

Por este camino se llegaría, en mayor o menor tiempo, al acaparamiento, que en tesis general, es de sospechosa conveniencia para el futuro, aun cuando a simple vista pareciera que beneficia en el presente inmediato, porque agranda la producción. Y si el acaparamiento procede de la Compañía que actualmente nos explota mucho y nos obsequia poco, con mayor razón nos inclinaremos a censurarlo.

Muy hermoso sería que las reservas aptas del Estado entrasen en el momento más oportuno a jugar papel de buenas productoras, con un margen importante de provecho para el país, ya que el Estado no puede prácticamente, ni debe quizás, tungir directamente como productor y competidor. Pero para evitar también en este caso el peligro de los acaparamientos con respecto a las reservas, se impone la necesidad de reglamentar sabiamente la posible adjudicacíón de las mismas.

4.—El acaparamiento en su forma más peligrosa

En las actuales condiciones, y gracias a que todos estos asuntos se han dtscutido mucho entre nosotros, creo que no estamos todavía—y quiera Dios que nunca lo estemos—en el caso de que una compañía extranjera, cualquiera que ella sea, derrame su oro en abundancia y se adueñe de todas o casi todas nuestras mejores tíerras de explotación. El volumen de nuestra producción, por otra parte, parece que no lo hubiera justificado todavía antes de ahora.

Personas autorizadas y que parece que entendieran de asuntos bananeros ven en esta rama de nuestros negocios malas perspectivas. El empobrecimiento de nuestras tierras, los daños causados por la enfermedad del banano y otras causas que no se ven, pareciera que con su infiuencia confirmasen esta observación, evidenciada en el decrecimiento de nuestra correspondiente renta aduanera. (Véase al respecto el informe del señor ex-Presidente Jiménez al Congreso de la República, del 1º. de mayo corriente). Todo esto significa que tal vez no seamos codiciados hasta el extremo de temer caer en manos del capital extranjero, pero en todo caso, es prudente legislar protegiéndonos firmemente contra el acaparamiento por parte de cualesquiera compañías extranjeras.

5.—La explotación de la tierra como finalidad.

Hay que convenir en que el objeto más amplio que se persigue al pretender rescatar nuestras empresas ya establecidas y nuestras reservas, es colocar previsoramente a unas y otras en condiciones de suministrar en el futuro el máximum de su rendimiento, y que, al mismo tiempo, esto se obtenga con el mayor provecho posible para el Estado y los ciudadanos costarricenses, sin negar al extranjero esforzado el justo premio de sus sacrificios, pero también sin darle lo que no es equitativo que posea ni mucho menos ponerle las muñecas para que nos ate, económicamente, con duros grillos que no sabemos si nuestros sucesores tendrán el valor y la suerte de romper.

6.—Un problema correlativo del de la explotación: la atención de cultivos y el empobrecimiento de las tierras.

Bastaría defender sistemáticamente la posesión de nuestras tierras, para poder decir que preparamos de la mejor manera su aprovechamiento? El peligro de que nuestras tierras, como se dice, estén sufriendo empobrecimiento por el cultivo contínuado del banano, acarrearía de seguro la eliminación de las más viejas con todas las consecuencias del caso.

Si aquí se llegase a dar más espacio a la experimentación agrícola, si la Secretaría de Estado estimulase la creación de un núcleo de técnicos

bananeros asesores, y si se tomase con empeño el mantenimiento científico de los cultivos emprendidos y por emprender, seguramente se hallarían medios prácticos de aprovechar ventajosamente los terrenos cansados, arrancar a los nuevos todo lo que pueden dar de sí, curar enfermedades, en las plantaciones, facilitar el riego, multiplicar las comunicaciones, importar en buenas condiciones ciertos fertilizantes, etc. En una palabra, trabajar en todas direcciones, a la vez para el presente y para el futuro.

7.—Puede esperarse del elemento nacional—incluso el Gobierno—la resolución de todos estos problemas?

Hasta aquí se han indicado los medios de que teóricamente dispondríamos para llegar a la conclusión de los mejores resultados en nuestro anhelo de liberar y vigilar nuestros valores. Somos capaces de hacerlo solos? Lo lograríamos, si nó, con el apoyo de elementos extraños? En el caso de contar con la ayuda bienintencionada del elemento extranjero, qué precauciones debemos tomar?

Para poder obtener tan numerosos y difíciles, cuanto importantes resultados, tendríamos antes que asociarnos, disciplinarnos, despojarnos de unos cuantos prejuicios y de muchos egoísmos inherentes a nuestro carácter.

Muchos años pasarán seguramente antes de que esto suceda; pero hay que pensar en que, no es tampoco una cosa det otro mundo y que intentando mucho llegaremos a conseguir algo. Nuestra salvación no será, desde luego, un don providencial inesperado, sino más bien la resultante de nuestro dinamismo.

8.—Valor del contingente extranjero.

Queda siempre pendiente de examen un aspecto trascendental de este primer problema. Evitando los acaparamientos, adjudicando a costorricenses entendidos las reservas, ayudándoles económicamente con prudencia, controlando, en fin, sus actividades en cuanto concierne al objeto de la nacionalización, se habrá obtenido ésta de modo estable, en consonancia con las capacidades productivas de la tierra y con las conveniencias económicas del país? Al cerrar el camino a la cooperación extranjera, si es que pretendemos llegar hasta allí, nos hemos preparado convenientemente para actuar, desde los puntos de vista del capital en acción, la organización y los métodos de cultivo, como lo harían los extrajeros?

La idea de asegurar un patrimonio exclusivamente nacional es muy simpática, como lo sería cualquiera otra similar, v. gr., la exclusividad en las concesiones de fuerza hidráulica, pero debe ser bien meditada y no menos discretamente delineada y resuelta. Es seguro que no se pretende ejecutarla únicamente por medio de costarricenses. Pienso que no debe excluirse sistemáticamente la participación del elemento extranjero; su capital—si lo trae—,o cuando menos su preparación profesional y científica, sus energías corporales, su voluntad, pueden ser, no sólo una conveniencia directa para el país, que las aprovecha, sino también un saludable ejemplo para muchos cuya inercia es visible.

La prosperidad agrícola de dos grandes países americanos—Brasil y la República Argentina—es debida en enorme proporción al aporte extranjero; del mismo modo, la grandeza minera de Chile y la industrial de Cuba y Puerto Rico. (Naturalmente, son perniciosos y lamentables los perjuicios que ocasionaría una inmigración no bien seleccionada y reglamentada). No

debemos encerrar en casa la gallina de los huevos de oro; la puerta por donde ella salga al campo a buscar nuevos alimentos, es la misma por donde entran, a todos los países, las corrientes civilizadoras que resumen la dura y prolongada experiencia del mundo.

9.—Ensayo de un plan concreto.

A la hora de formular una solución concreta al problema de las tierras del Estado, los legisladores sabrían seguramente consultar los intereses primordiales del país, los de los agricultores, de las compañías interesadas, etc. para tratar de acercarse lo más posible a una fórmula justiciera y equitativa.

La adjudicación de tierras podría ser hecha, como quedó indicado, sólo a costarricenses entendidos en esta clase de negocios y de reconocida laboriosidad, ayudándoles económicamente, controlando en lo posible la organización de sus empresas de cultivo; estas adjudicaciones se harían en proporción prudencial, con igualdad de oportunidades para todos los que se juzgasen acreedores a esta consideración y con prescindencia de intereses políticos e influencias individuales de cualquier otro orden.

Los traspasos particulares voluntariamente convenidos necesitarían para ser ejecutados, de especial autorización por parte de los poderes públicos, y el derecho a gozar de los beneficios de la cesión se limitaría a un plazo determinado. Para garantizar eficiencia a las labores agrícolas de este modo protegidas y fomentadas, y por razones de disciplina, se establecería la caducidad invariable de aquellas adjudicaciones hechas a personas que por su mala organización fracasasen o dieren muestras de fracasar un año después de haber comenzado. En todo caso, el Estado readquiriría oportunamente cada una de todas las tierras adjudicadas, como su único propietario definitivo posible.

C. ANÁLISIS DEL PROBLEMA. TRANSPORTES

1.—Existe la necesidad de resguardar nuestros transportes.

Si existe amenaza de crises con respecto a las tierras tratándose del ferrocarril puede decirse que ya la tenemos, si bien están a punto de concluir los compromisos pendientes, y de nuestro tino y buena voluntad para escudarnos a tiempo, depende que hagamos desaparecer la espada de Democles que ha venido amenazándonos, o que continuemos en estado, probablemente agravado, de servidumbre económica.

2.—Problemas que ofrece el ferrocarril al Atlántico.

La forma en que también parecen amenazados nuestros sistemas de transportes de la zona atlántica ofrece aspectos un poco diferentes, con relación al problema de los terrenos. El ferrocarril y sus derivados—considerados exclusivamenre como medios de transporte de nuestros productos—forman un todo con los terrenos dichos, a cuya producción sirven de vehículo. Probablemente el transporte de la fruta—previamente comprada por

la Compañía, a precios que son una de las principales bases de la actual discusión—sea asunto en el que no tenemos que sufrir gran cosa. La Compañía dicha hace el transporte por su cuenta. Pero el ferrocarril, como la única vía importante de comunicación para las poblaciones de la Meseta con la costa Atlántica, y estando como está, adjudicado mediante contratos (ya prontos a vencer), a la parte más interesada en explotarlo en el Atlántico, es indudable que no presta en estos momentos un servicio eficaz, no sólo en cuanto al confort del servicio de pasajeros, sino sobre todo en cuanto a capacidad y frecuencia de los trenes de carga y paralelamente, a la elaboración y vigencia de las respectivas tarifas de precios, a la calidad de los materiales empleados, seguridad ofrecida, etc. Este capítulo (capacidad, frecuencia, seguridad, tarifas, materiales, etc.,) afecta hondamente a la vida económica del país, que se nutre, no sólo de la exportación de bananos—cuya principal ganancia es para una compañía ajena a nuestros intereses—sino principalmente del comercio de importación y exportación de la mayor parte de la Meseta y de toda la zona Atlántica. Este ferrocarril, bajo el control del Gobierno, serviría principalmente—sin restarle su importancia como fuente de ingresos fiscales—para apoyar todas nuestras exportaciones y en muchos casos, para favorecer el abaratamiento de artículos extranjeros temporalmente encarecidos por causas internas y forzosamente importados en cantidad. La flexibilidad, o mejor dicho, la revisión frecuente de las tarifas jugaría en estos casos papel muy importante.

Es natural que al llegar a este estado de cosas—equiparable al que ofrece la posesión del Ferrocarril al Pacífico en la actualidad—se presentarían nuevos problemas, aproximadamente los mismos que mantiene pendientes de solución aquella empresa. Cuestión de interés nacional, amplia invitación al patriotismo vardadero, sería entonces el proponernos resolver todas estas complejas cuestiones.

3.—Nuestro Ferrocarril al Pacífico. Puntos de comparación entre los dos ferrocarriles de Costa Rica.

Hay que considerar que el Ferrocarril al Pacífico, cuyos incalculables beneficios nos quedan—pese a sus deficiencias—de puertas adentro, es una empresa que está en manos de muchos, y de esos «muchos» no todos son expertos. De ahí el enorme interés de rescatar esta empresa, y cualquiera otra que asumiera condiciones similares, de toda clase de influencias políticas y personales. Es claro que al llegar al control nacional del otro ferrocarril, y para asegurar la eficiencia completa de ambas empresas, como factores influyentes en nuestro resurgimiento económico, habría que resolverse patriótica y valientemente a matar la hidra de las influencias, a formular una verdadera y concienzuda organización, a crear oportunidades de que costarricenses se preparasen—dentro o fuera del país—en el conocimiento de los problemas ferrocarrileros, etc.; pues teóricamente es muy fácil resolver los más difíciles problemas de la vida corriente, pero sólo estando animados de propósitos dinámicos podríamos pretender llegar a transformar nuestras bellas teorías en resultados de utilidad general. El Hércules que lo consiguiese sería, a no dudarlo, un verdadero patriota costarricense.

4.—Deficiencia de nuestras comunicaciones ferroviarias en general.

Probablemente dentro de 25 años habrá cambiado en mucho la actual crisis de nuestres comunicaciones ferroviarias (es bueno repetir aquí la ob-

servación de que las medidas protectoras de nuestros grandes valores no deben circunscribirse a la zona del Atlántico.) El empuje que han tomado en los últimos años ciertos cultivos agrícolas en todo el país,—obra del aguijón de la necesidad, y de otras circunstancias—ha determinado un notable aumento en el tráfico de vehículos de gas (de carga y de pasajeros) y un mayor uso de nuestras carreteras, no obstante las malas condiciones de todas ellas. Incluso el comercio ha obtenido con esto la ampliación de algunas de sus líneas (venta de carros, repuestos, combustibles, etc.); y accesoriamente, el turismo ha sido estimulado de manera considerable. La competencia ha surgido, por lo menos en el interior del país; y tal vez no esté lejano el día en que, unidos la costa y el interior mediante carreteras siquiera regulares y unidos también entre sí los terrenos de gran producción por líneas nacionales, si en ello se empeñan los gobiernos y el capital, el camión suplantará en enorme proporción al tren de carga, y el auto y el camión de pasajeros vaciarán los trenes respectivos; cuando menos, se contribuirá a establecer un servicio confortable y a precios razonables en todos los servicios de esta clase.

5.—Medios posibles para reaccionar. Lo que significaría la competencia.

Esta solución—tal vez utópica—cuya finalidad es la competencia vigorosa en materia de transportes, implicaría necesariamente un apoyo especial en el momento mismo de la exportación. Una o más compañias de vapores que ofreciesen hacer el transporte marítimo del banano y una intensa campaña para obtener la colocación del mismo por medio de firmas de reconocida seriedad y responsabilidad en el Exterior, colocaría tal vez el producto frente a frente de su principal explotador actual: la United Fruit Co., y al productor-vendedor ante el rival común, con lo que se vería quizás el milagro de poder mantener una disciplina de unificación estable, muy difícil de verificar dados nuestro carácter apático independiente y la magnitud de las obras apuntadas, pero no menos indispensable si se desea llegar a la verdadera nacionalización (en este caso) en su más amplio sentido.

6.—Un problema relacionado con la competencia

Seguramente no se ha pensado con detenimiento en lo que significa que la United Fruit Co., aparte de todo lo demás, se haya llegado a constituir en Costa Rica en comerciante importador y vendedor de mercaderías, del tipo corriente. La competencia que hace al resto del comercio la juzgo irresistible, por lo menos en algunos aspectos.

No pretendo negar a la susodicha empresa el derecho de comercio que nuestras leyes conceden, no obstante que ésta no fue su finalidad original; pero sí deseo llamar la atención del comercio costarricense, perjudicado en este sentido lo mismo que el gremio de bananeros en otros. El control que la United Fruit Co. tiene de los transportes marítimos, por lo menos en lo que concierne a nuestra importación de los Estados Unidos, que es la más voluminosa, coloca a dicha compañía en condiciones de vender la gran cantidad de mercaderías que importa con mucho mayores ventajas que cualquier importador nacional.

No habrá comprendido todavía el comercio que es grave el mal que padece en esta forma (pudiendo llegar a serlo mucho más en el futuro), y que hasta cierto punto, debe prepararse uniéndose y laborando para acabar con los abusos apuntados, haciendo en esta forma causa común con el otro grupo lesionado, el de los bananeros?

7.—Reglamentación del uso de transportes en el Atlántico.

Mientras persista, con relación al ferrocarril y sus ramales, el actual estado de cosas. lo único bueno que se podría hacer es legislar, respetando compromisos, para tratar de mejorar el servicio dentro de los límites de la lógica y la equidad. Día vendrá en que, como se dijo, sea la competencia particular misma la que se encargue de colocarnos dentro de los alcances de un natural perfeccionamiento, que será el fruto de nuestra experiencia como pueblo de paz y de trabajo, atento a seguir y asimilar la evolución que todos los otros pueblos avanzados van sufriendo día a día.

Un estudio minucioso, detallado, de todos aquellos aspectos en que resulta deficiente, anticuado, rutinario o estacionario el engranaje del Ferrocarril al Atlántico, vista su función como servicio local y como empresa de utilidad nacional, podría servir de base a los legisladores para formular con calma e inteligencia una reglamentación comprensiva y enérgica, que imprima la necesaria modificación a todo lo que no nos satisface, mientras llegan tiempos mejores.

8.—Labor de alcances futuros.

Es natural que todo lo que se haga por parte de nuestros legisladores, en el sentido de subordinar al buen servicio todos los citados transportes, debe tener alcances hacia el futuro; de nada nos serviría defender el presente, si no hacemos que todo lo que se construya en los tiempos venideros sea verdaderamente nuestro, aun cuando esté transitoriamente puesto en otras manos.

Muchos ramales de ferrocarril serán construídos en los próximos años, a medida que vayan habilitándose nuevas áreas de cultivo; nuevas plantaciones sustituirán o complementarán a las de bananos; nuevos empresarios intervendrán, y no sabemos que cambios habremos de ver en los órdenes económico, administrativo, político, etc. Las próximas leyes deberán, por lo tanto, ser explícitas y severas en cuanto a la necesidad de sustraer del control extranjero los nuevos ferrocarriles, tranvías, ramales, etc. Y si hubiesen de llegar a usarse ríos o lagunas, lo propio debería hacerse con éllas.

9.—Otros medios de defensa: factibilidad e importancia de una liga fuerte de interesados.

Pedir a la legislación del país, exclusivamente, la solución completa de estos arduos problemas, es tal vez pedirle lo imposible. El alcance práctico de las leyes es limitado, y si su texto y espíritu no abarcan el amplio panorama de las necesidades orgánicas y posibilidades activas de los pueblos, por lo general resultan impracticables y de reducida utilidad. Pedir lo mismo al capital y a la iniciativa particulares—carentes en parte, de visión y de aptitudes para organizarse en forma social—es igualmente pedir peras al olmo. Pero es más grave dejar el asunto al azar. La enorme empresa de mejorar las condiciones de todos los organismos de explotación actual, intensificando el cultivo del banano y otros productos, nacionalizando si es posible los transportes, facilitando la vida y la comunicación en los lugares que admiten cultivo remunerador, modificando el estado de salubridad, etc., para llegar, como objetivo final, al incremento de la riqueza particular y la pública y a la prosperidad de Costa Rica, sólo sería posible como consecuencia de la reunión efectiva de todas las fuerzas interesadas: el capital particular, las

ideas y métodos unificados, el apoyo legal y oficial, la voluntad de todos y cada uno de los participantes, etc. El acuerdo entre los propietarios interesados, en forma de una liga fuerte, parece por el momento impracticable, debido a la forma en que ahora se ha intentado establecerlo y a las aspiraciones parcialmente contrapuestas de los grupos que se han manifestado. La liga debe ser independiente de determinados intereses y no inclinarse de un solo lado, para poder mantenerse en condiciones de elegir libremente y de actuar en el momento oportuno, con resolución, sin estorbos y con todas las probabilidades de salir triunfante. Los únicos intereses que defenderá son los de su explotación común, en la forma más abierta posible. Y si timón faltase, qué mejor actor podría pedirse, qué funcionarios públicos más llamados a ello, que los Secretarios de Fomento y Hacienda, dando por bueno que ambos se revelen conscientes de su responsabilidad como constructores de riqueza nacional (o por lo menos propulsores) y que tengan una gran devoción a su tarea, un profundo conocimiento de estos problemas y una voluntad de hierro?

La formación de una compañía nacional explotadora, con capital fuerte, resolvería también, en una forma distinta eso sí, el problema. Pensemos cuál de los dos caminos es el mejor, y tratemos de seguirlo sin vacilar.

10.—Variación radical del problema en el caso de traspasar al Estado el ferrocarril.

Naturalmente, el día que viniese en forma definitiva el traspaso del ferrocarril al Atlántico al Estado, y si se legislase de modo de impedir nuevas adjudicaciones y contratos sobre este importante sistema de transportes, nacionalizándolo definitivamente, una de sus principales consecuencias sería resolver automáticamente la mayor parte de las actuales dificultades.

La compañía, entonces supeditada al uso de una vía ya no controlada por ella, tendría que luchar con iguales fuerzas que los restantes productores, o acabaría por vender sus propiedades. El espectro de la opresión económica se eclipsaría momentáneamente. Y salvo los peligros ya apuntados del retiro del capital y energía extranjeros, la salud económica del país, después de esta inyección regeneradora, mejoraría, lentamente, cuando menos, en un 50 %.

D) PALABRAS FINALES

Las anteriores líneas no llevan la pretensión de despejar la nebulosa en que se mueven ahora parte de nuestros intereses. Solamente del concurso de numerosas corrientes ideológicas podría brotar la luz necesaria para iluminar el escenario de las preocupaciones que nos agobian. La buena voluntad que, entre otras cosas, se necesita para ejecutar las grandes obras, se habrá de manifestar, antes que otros intereses, a la hora de sugerir el rumbo que necesitamos seguir, y muchas buenas ideas serán aportadas por unos cuantos buenos costarricenses. La unión hace la fuerza. Sólo formulo el más ferviente deseo de que las buenas semillas lanzadas no caigan en el vacío; que las principales fuerzas capaces de resolver estas incógnitas, no se manifiesten, a la hora suprema de la acción, como fuerzas negativas, ni siquiera como poderes indiferentes. La imagen de la Patria es demasiado severa para anteponer a ella la defensa de pasajeros intereses o mezquinas preeminencias.

UN OBSERVADOR

San José, 15 de mayo de 1928.

Trabajo presentado por un "Productor Nacional"

OBSERVACIONES SOBRE LA TESIS QUE PRESENTO

a) Para participar en este interesante certamen, he partido de la base de ofrecer un proyecto de ley viable, que dé pie para derivaciones legales más concretas y cuidando de considerar todos los intereses que juegan alrededor del asunto.

b) Hay que amparar a los productores que se ven oprimidos en el desarrollo de sus empresas, sin llevar en la defensa a un extremo tal el rigor pedido contra las Compañías, que éstas limiten sus negocios y alejen a otras sociedades similares ante el ejemplo de los fracasos, que es fatal cuando de financiar nuevas empresas se trata. Desde el punto de vista oficial he considerado lo que podría ser un control efectivo, que ha de robustecerse gradualmente, ya que un cambio brusco y precipitado trastornaría las actividades comerciales. He debido pensar también en el empeño patriótico de todos los costarricenses por conservar su patrimonio y en el porvenir de la nación.

c) Para legislar sobre cuestiones tan delicadas, debe pensarse seriamente en el futuro, dejando el camino expedito para que el progreso general no encuentre obstáculos. Al propio tiempo, el articulado ha de ser claro y sencillo para que la generalidad pueda comprenderlo, y si es de su agrado, defenderlo.

d) La mejor lucha contra los monopolios de hecho, derivados de la imprevisión y contra el dinero que los mantiene, es nacionalizar los tesoros naturales y enfrentarles capital debidamente regulado por el Gobierno. Muy buenas leyes no hacen efecto en estos casos si no hay una intervención efectiva que sólo puede alcanzarse participando en alguna forma en la dirección de las empresas. Y siendo el trasporte marítimo, complemento directo del terrestre, ha de dictarse alguna medida que lo mejore y que se encuentre defendida por las prácticas internacionales.

e) Los terrenos nacionales que juegan papel muy importante en la cuestión, han venido dándose a ciegas, y lo que es peor, en forma tan imperfecta, que hay nna gran confusión alrededor de las localizaciones y cuestiones legales a que están ligadas. Preciso es revisar lo que se ha hecho al respecto y definir claramente lo que está caduco por incumplimiento de los contratos respectivos.

f) También procede señalar esta circunstancia: nuestras leyes caen a menudo en el olvido y no hay mucho interés en hacerlas respetar. Este es defecto del país y de la raza; y como los mejores defensores de sus propios intereses son aquellos que se encuentren favorecidos, los miembros

de las Cooperativas han de nombrar un Comité de vigilancia que se apersone ante quien corresponda para hacer valer sus derechos en la oportunidad debida.

g) Convendría pedir una reglamentación oficial que regulara el establecimiento de las Cooperativas agrícolas e industriales, para alcanzar mayor respaldo legal.

h) Ha de pensarse asímismo en no pedir mucho de una vez, para no fracasar, pues los derechos se conquistan gradualmente para encontrar mayor arraigo; y que en la conveniencia del país está el atraer capital extranjero en buenas condiciones, razón por la cual no debe llevarse la lucha a un odio fuerte que aleje las posibilidades de un entendimiento a base de recíproca conveniencia dentro de una equitativa protección nacional.

i) Quiere decir, pues, que defendiendo los terrenos nacionales en forma que puedan aprovecharse sin que los pierda el país, ya que constituyen reservas para el porvenir; vigilando severamenie los transportes; alcanzando una participación en las empresas ferrocarrileras; asegurando el servicio marítimo, a ser posible, con barcos propios; dejando los artículos de exportación a la libre concurrencia de los mercados; sometiendo las tarifas al sistema de los países mejor organizados; y con la unión de los productores, podríamos conseguir la seguridad requerida para que pueda trabajarse con empeño en el desarrollo de las zonas agrícolas del país.

j) No acompaño anexos, porque habiendo hecho la Cooperativa una lujosa publicación en los diarios, de leyes y documentos relacionados con la cuesttón, y siendo conocidas de todos las tendencias que privan en los pueblos avanzados acerca de las previsiones que han de dictarse para defender las riquezas nacionales, considero innecesario aumentar el número de folios del trabajo, cuando lo que se desea, a mi entender, es el eje fundamental que ha de servir para la defensa común en uno de los aspectos más interesantes.

k) Colocándonos todos en el justo medio, el Gobierno, los particulares, las Compañías y los productores, y ya que se trata de un CERTAMEN DE PATRIOTISMO, puede llegarse a una franca inteligencia que asegure un buen porvenir para la agricultura de Costa Rica.

PROYECTO DE LEY PARA REFORMAR LAS LEYES DE FERROCARRILES, DE TRASPORTE Y ESTABLECER NUEVAS REGLAS PARA HACER EFECTIVO EL MANDATO CONSTITUCIONAL QUE PROHIBE LOS MONOPOLIOS Y ASEGURA EL LIBRE EJERCICIO DE LAS ACTIVIDADES ECONOMICAS NACIONALES

El Congreso etc.

CONSIDERANDO:

I.—Que las leyes actuales que regulan los ferrocarriles del país y los que puedan construirse en el futuro, deben adaptarse mejor a las conveniencias nacionales, tomando en cuenta todos los intereses ligados a la cuestión,

ya que se trata de obras de gran utilidad pública cuyo superior control debe tener el Estado de modo efectivo;

II.—Que teniendo vital importancia las vías en la habilitación de las zonas que atraviesan, urgen medidas generales que garanticen el libre desarrollo del comercio, las industrias y la agricultura, tal y como lo exige el artículo 23 de la Constitución;

III.—Que siendo en extremo perjudicial para el país el acaparamiento de grandes extensiones de terreno, procede reformar las leyes que regulan el otorgamiento de gracias y las concesiones dadas en contratos cuya revisión se impone por no ser fielmente cumplidos;

IV.—Que constituyendo la exportación de productos nacionales, una vez llenado el cupo de las propias necesidades, uno de los medios más señalados para aumentar la riqueza pública, procede regularla debidamente y estimular su amplio crecimiento, combatiendo asimismo los monopolios de todo orden;

V.—Que conviene reformar las leyes de trasporte para garantizar al público un mejor servicio estableciendo al propio tiempo responsabilidades efectivas;

Por tanto, y en uso de las facultades que le confiere el inciso 13, artículo 73 de la Constitución,

DECRETA:

Artículo 1.—Se declaran revisables todos los contratos y concesiones en que medien terrenos nacionales, debiendo celebrarse nuevos arreglos para la explotación de todos aquellos que no se encuentren cultivados a la vigencia de esta ley.

Artículo 2.—Los terrenos baldíos de pertenencia del Estado no podrán ser vendidos a particulares ni a Compañías, cualquiera que sea su naturaleza. Tampoco podrán donarse a las asociaciones públicas, ni ser objeto de traspaso a Gobiernos extraños.

b) La plena posesión de esos terrenos corresponde al Estado y sólo podrán ser explotados mediante arriendos que no excedan de veinticinco años y sin que medien en los mismos la intervención de otros Gobiernos.

c) Para tales arriendos ha de mediar siempre licitación pública con arreglo a las disposiciones contenidas en el Código Fiscal.

Artículo 3.—Se concede un plazo de tres años para que los interesados hagan valer sus derechos según lo que se establece en el Artículo 1.º, debiendo presentar planos, certificaciones y toda la documentación que se estime pertinente a juicio del Poder Ejecutivo.

b) Ni aún cultivados, podrán pertenecer los terrenos a particulares en una área de un kilómetro a lo largo de las fronteras. Estando cultivados, el Estado, a fin de recuperarlos, pagará el valor de los cultivos u obras construidas, a justa tasación de peritos.

c) La faja nacional de las costas se rectificará por ley especial de acuerdo con los nuevos postulados del Derecho Internacional.

SEGUNDA PARTE

Artículo 4.—Siendo los ferrocarriles que se construyan en el país de propiedad de la nación, y a fin de poder ejercer un efectivo control sobre los mismos, el Gobierno podrá ser accionista de los mismos en proporción no inferior a la cuarta parte del capital invertido, a cuyo efecto se harán arreglos *para* arbitrar las sumas necesarias, que alcanzarán los dividendos anuales.

b) Los particulares podrán suscribir acciones de las que correspondan

al Gobierno, mediante arreglos especiales que dejen al Estado el control directo de los haberes colectados en tal forma bajo su absoluta garantía.

Artículo 5.—Se declara que ningún contrato celebrado sobre ferrocarriles en el país, implica en manera alguna monopolios, ni en cuanto al transporte, ni a las concesiones anexas, ni al establecimiento de empresas similares.

b) Tampoco habrá privilegios de atraque de buques en los muelles que se construyan como complementos de los ferrocarriles.

Artículo 6.—Cuando mediante concesión debidamente decretada, se construyan ferrocarriles o tranvías, ni el Estado ni las empresas que con tal objeto se formen, pagarán indemnización alguna por las fajas de terreno que comprenda la trocha de las vías, ya que de hecho queda compensado su valor con el mayor precio que adquieren las propiedades favorecidas.

Artículo 7.—Ninguna construcción ferrocarrilera o de tranvía se llevará a cabo sin que medie la superior aprobación de planos y especificaciones según la ley respectiva, debiendo previamente el Poder Ejecutivo oír a los centros técnicos que juzgue del caso.

Artículo 8.—Los ferrocarriles permitirán el cruce de sus líneas por otras de Compañías similares, siempre que tal arreglo se haga en las condiciones técnicas debidas; y en casos de emergencia, las empresas de esa índole están en la obligación de prestarse recíproco auxilio debiendo pagarse los servicios según tarifa corriente.

Artículo 9.=Las empresas ferrocarrileras emplearán en sus trabajos, por lo menos, la mitad de empleados de nacionalidad centroamericana, siempre que éstos puedan demostrar competencia según las prácticas de los centros técnicos adecuados.

Artículo 10.—Las empresas ferrocarrileras gozarán de libre exención de impuestos aduaneros para los materiales necesarios a la construcción y mantenimiento de la obra. Una ley especial determinará las condiciones y demás de esta exención.

b) La importación de mercaderías generales que hagan esas Compañías para sus comisariatos están sujetas a los mismos impuestos que rijan para todos los particulares y serán desalmacenadas en igualdad de condiciones.

c) Los tributos directos que deban satisfacer serán pagados según la base que den los avalúos generales de sus propiedades que se harán cada diez años.

TERCERA PARTE

Artículo 11.—Es de uso obligatorio en los ferrocarriles nacionales el sistema métrico decimal francés.

Artículo 12.—a) Las tarifas generales y especiales de trasporte y pasajes serán siempre a base de la moneda nacional corriente. Requerirán la aprobación del Poder Ejecutivo, previo informe de la Inspección de Ferrocarriles, que lo dará favorable si esas tarifas estuvieren calculadas a base de lo que cobran por idénticos servicios las empresas similares en otros países, debiendo sacarse un promedio prudencial en caso de desacuerdo entre el Gobierno y las Compañías.

b) Las tarifas tienen carácter general y las especiales que se dicten han de favorecer a todos los que se encuentren en igualdad de condiciones. Invariablemente han de publicarse en el diario oficial. Se harán arreglos generales para tarifas proteccionistas de los artículos de exportación.

Artículo 13.—a) Todos los trasportes se despacharán en orden de su recibo, cuidando de que aquellos artículos consumibles se envíen de prefe-

rencia, según el Reglamento que al respecto rija, debidamente aprobado por el Poder Ejecutivo.

b) Los artículos destinados a la exportación serán remitidos en la oportunidad debida para alcanzar las conexiones marítimas, respondiendo las compañías ferrocarrileras de los perjuicios ocasionados con las demoras. En caso de un excesivo tráfico, las empresas ferrocarrileras aceptarán carros de propiedad del Gobierno o controlados por éste, de iguales condiciones técnicas a las que use la Compañía ferrocarrilera, para el trasporte oportuno de los artículos de exportación.

c) Queda terminantemente prohibido a las compañías ferrocarrileras celebrar contratos con particulares u otras empresas a base de privilegios o preferencias en el servicio de trasporte.

d) Habrá un Inspector Oficial, de nombramiento del Poder Ejecutivo, destinado exclusivamente a la vigilancia de los trasportes en los ferrocarriles,

e) El Gobierno, las municipalidades y las Juntas de Educación y de Beneficencia autorizadas por la leyes, gozarán de una rebaja del 50 por ciento en los fletes y pasajes en los ferrocarriles de la nación, siempre que ese porcentaje no estuviere fijado en contratos anteriores que no hayan sido modificados en lo conducente.

Artículo 14.—Todo barco debidamente acondicionado que llegue a puertos costarricenses a alzar cargamento de exportación, estará obligado a cargar artículos de cualquier procedencia nacional, previa autorización de las Aduanas, por cuenta y riesgo de los interesados.

b) Los barcos de compañías extranjeras destinados a la exportación están en la obligación de recibir en los puertos nacionales a los particulares, en cada caso y a los precios de tarifa (aunque no haya celebrado arreglos de compra de artículos de exportación), no menos de una tercera parte de la capacidad de transporte, si la hubiere, siempre que los mismos estén respaldados con el V.º B.º de la autoridad fiscal respectiva, que lo otorgará a aquellas Cooperativas establecidas conforme a las leyes, o a los particulares, según el orden que de común acuerdo se estableza. Ese porcentaje podrá variarse cada cinco años con la anuencia del Pader Ejecutivo.

Artículo 15.—Cuando el Poder Ejecutivo lo juzgue necesario procederá a la compra de barcos adecuados al transporte de banano, café, madera y demás artículos de exportación, que harán el servicio entre los puertos que se designen, a los precios usuales de tarifa y por cuenta de los interesados.

En su oportunidad el Poder Ejecutivo presentará al Congreso el proyecto económico destinado a ese fin, pudiendo figurar en el mismo una participación del capital particular, pero apareciendo siempre el Gobierno como accionista. Asímismo, podrán celebrarse arreglos con diversas Compañías navieras para los transportes, subvencionándolas en forma razonable si fuere del caso, o asegurando tonelaje mínimo de cargameutos y fijando tarifas adecuadas.

Artículo 16.—El Gobierno establecerá, por medio de sus cónsules en el Exterior, un control efectivo sobre las ventas de los artículos nacionales de exportación a fin de que si las empresas de transporte celebran contratos sobre la venta de artículos de exportación, éstas, las Cooperativas y asociaciones de productores pequeños definan sus derechos a ser posible a base de las condiciones del mercado.

CUARTA PARTE

Artículo 17.—El gravamen sobre acciones de las empresas que se ligan a esta ley, sólo podrá subsistir previa autorización del Poder Legislativo, que la dará si de ello no deriven perjuicio los intereses nacionales.

Artículo 18.—En el caso de que esta ley se contraviniere, los responsables serán castigados según las penas establecidas sobre materia fiscal.

b) Cualquier dificultad que se presentare con las Compañías extranjeras por razón de esta ley, será resuelta exclusivamente por los Tribunales del país.

Artículo 19.—Se derogan todas aquellas disposiciones legales que se opongan a la ejecución de esta ley.

Artículo 20.—El Poder Ejecutivo dictará las reglamentaciones necesarias para la debida ejecución de esta ley, a más tardar tres meses después de que entre en vigencia.

Artículo 21.—Esta ley rige desde su publicación.

Al Poder Ejecutivo. Dado etc.

Trabajo presentado por "Latino"

DISPOSICIONES SOBRE LAS CUALES DEBE LEGISLARSE PARA HACER EFECTIVO EL LIBRE COMERCIO DE LA INDUSTRIA BANANERA EN EL PAIS

Constituido el gremio de bananeros en Asociación Cooperativa y ya inscrita en el Registro de la Propiedad debe publicar sus estatutos y hacerse reconocer ante el Gobierno como una entidad nacional, la que tendrá fuerza suficiente para defender los intereses del gremio en beneficio de la nacionalización de la industria bananera. Y en tal virtud pedir la protección que la Cooperativa merece y de común acuerdo proceder a su defensa en todos los casos en que tenga que tratar con otras entidades, ya sean nacionales o extranjeras.

En previsión de todo lo cual deben dictarse las siguientes medidas: para resguardar de manera permanente los terrenos que forman las reservas del Estado y conservar su soberanía para futuras generaciones, debe darse un decreto que diga: todas las tierras baldías nacionales son del Estado, y no podrán ser vendidas en propiedad a ningún particular o compañías particulares o extranjeras, y sólo podrán ser arrendadas en cantidades proporcionadas al cultivo que en ellas se va a desarrollar cada año, y en cantidad que no exeda de mil hectáreas por cada particular, asociación o compañías unidas.

El arrendamiento será dividido en tres categorías y tres denominaciones; que serán banano, café y potreros.

Primera categoría, la comprenden los terrenos para banano, y éstos pagarán por cada hectárea treinta y cinco céntimos oro por mes, que principiarán a cobrarse después de vencido el primer año de arrendamiento, dichos contratos serán por cinco años y prorrogables por cinco años más.

Segunda categoría, la comprenden los terrenos para el cultivo del café y éstos pagarán por hectárea, mensualmente, y a partir del segundo año de arrendamiento veinticinco centavos oro, que princicipiarán a cobrarse a partir del segundo año de arrendamiento. Estos contratos se harán por veinte años y prorrogables hasta por veinte años más, pero en esta segunda etapa el costo del arrendamiento por hectárea será rebajado a la mitad.

Tercera categoría, la comprenden los terrenos que se ocupan con potreros para la cría o engorde de ganado, cualquiera que éste sea, y pagará únicamente quince céntimos oro por hectárea. Estos arrendamientos se harán también por veinte años prorrogables, y de la segunda etapa en adelante no pagarán más que la mitad de la cuota asignada por hectárea.

A esta ley hay que agregar que, todos aquellos terrenos que se ocupen para el cultivo de cereales, legumbres, verduras y otros cultivos menores,

no pagarán ningún arrendamiento, pero no podrán ser obtenidos en cantidad mayor de diez hectáreas cuando se trate de un solo individuo, y hasta cincuenta hectáreas cuando se tratare de un matrimonio, un padre de familia con dos ó más hijos, o de la asociación de varios hermanos.

En estos últimos casos, es decir, cuando el terreno es cultivado con cereales, verduras, legumbres, etc., y como se ha explicado, se podrán dar títulos de propiedad a todos aquellos que hayan completado el cultivo total de la tierra arrendada después de cuatro años de mantener los cultivos.

Con esta ley quedarán derogadas todas las otras anteriores para la adjudicación de baldíos nacionales, y todas las fincas que se hagan o adquieran bajo esta ley no pagarán tributación mientras rija el contrato de arrendamiento.

Una disposición semejante dará en tierra con los latifundios por parte de nacionales y extranjeros, y sólo así se podrán conservar las reservas de tierras del Estado y su soberanía para que las futuras generaciones puedan desarrollar sus actividades en las industrias pecuaria y agrícola, que a no dudarlo vendrán a constituir la riqueza nacional en este país.

Disposiciones que deben sugerirse para la nueva construcción de ferrocarriles y subordinar los actuales de la zona atlántica, incluyendo todos sus ramales, para que presten el servicio eficiente que el público y la Cooperativa reclaman para el transporte de carga, pasajeros y especialmente el de bananos. Pídase al Poder Ejecutivo que dé un decreto de acuerdo con la Ley de Ferrocarriles y el contrato Soto Keith, vigentes; para que declare del servicio público todo ramal construido por la United Fruit C°. para el uso de transporte de bananos y que puedan prestar algún servicio para el transporte de carga y pasajeros en las regiones donde hayan fincas de particulares o puedan hacerse nuevos cultivos y seguir la prolongación de los mismos para habilitar nuevas tierras.

Que, de acuerdo con la cláusula XXV del contrato Soto-Keith, se declare, que el Gobierno procederá por su cuenta a la prolongación de los ramales Guápiles, Guácimo y Parismina, hasta donde lo crea conveniente para la habilitación de nuevas tierras bananeras, ya sean nacionales o de particulares, quienes, en este caso, quedarán obligados a ceder el paso libre del ramal en las mismas condiciones en que lo hacen con la U. F. cuando ésta lo necesita, según sus contratos bananeros.

Que, como medida preventiva contra el monopolio establecido por la compañía U. F. en el Atlántico, y para la más pronta realización del mercado libre de frutas que tanto se desea, y, procediendo de acuerdo con el decreto promulgado el 8 de junio de 1927, contra los monopolios, se pida la nulidad de todos aquellos contratos bananeros que hayan sido hechos con los particulares después de la fecha en quedó firme ese decreto, y a la vez, pedir la revisión de todos aquellos anteriores, para asimismo pedir la ilegalidad de todos los que contengan condiciones inconstitucionales, como lo es, la de reservarse a perpetuidad todas aquellas fajas de tierras del contratista por donde la Compañía tenga necesidad de hacer sus ramales y tranvías. Y, como medida de amparo y protección para la Cooperativa en general, pedir que se dé una ley, mediante la cual todo contrato bananero que se haga con entidades nacionales o extranjeras para la compra de la fruta deba ser revisado por el Gobierno y llevar su visto bueno, sometiéndolos todos a un mismo tenor de condiciones legales.

En prevención de lo que pueda ocurrir a la Cooperativa y productores particulares en caso de que la Compañía triunfare en sus proyectos y acaparamiento, y que la producción nacional no sufra los atropellos que la Compañía pueda ejecutar contra los productores particulares en perjuicio de la riqueza pública, pídase que el impuesto sobre la exportación de bananos, a partir de 1930, que terminan los contratos de U. F. sea de cinco centavos

oro por racimo de primera mientras la producción particular no baje del 50 % del total de la exportación, y diez centavos oro si se llegara a comprobar que las compañías compradoras tienen mayoría sobre la producción particular.

Que, de este cinco por ciento de impuesto por racimo de primera, se tomen tres para la amortización de las nuevas vías que se construyan, lo cual será una base para que el Gobierno garantice el costo de las obras y en lo sucesivo todos los ferrocarriles que se construyan sean netamente nacionales con tarifas especiales para el acarreo de bananos a su destino. Los otros dos centavos serán para el Estado. La Cooperativa Bananera debe ser la iniciadora de las nuevas líneas que se sonstruyan y tomar a su cargo la construcción, tomando como base el impuesto para amortización de la obra.

OBSERVACIONES GENERALES

Yo bien comprendo que sobre las materias que comprende este Certamen habrán ideas más luminosas y mejor ordenadas por mentes mejor preparadas, pero me atrevo humildemente a hacer la exposición de las ideas que acompaño, no con el fin de obtener el premio, sino con el propósito de ayudar a la defensa de los intereses nacionales en peligro con el avance que la Compañía U. F. va tomando en todos estos países Centroamericanos; y tengo la más firme convicción de que quitándole la hegemonía para la construcción de ferrocarriles en el país y el monopolio de tierras, quedará dentro de poco tiempo reducida a ser una Compañía compradora de fruta en mercado abierto, que es el ideal que se persigue para la nacionalización del cultivo de bananos en este país, lo cual vendrá a desarrollar la riqueza pública de una manera colosal, pues, cuando le hagamos ver al Gobierno y al país entero que, sin la U. F. se construyen ferrocarriles en el Atlántico y se cultiva el banano de una manera intensa, y que sin la preponderancia comercial de esa Compañía, que abarca hoy toda la provincia de Limón, volverá a surgir con fuerza el comercio nacional en toda la línea y ramales, como estuvo en un tiempo, y no como ahora aniquilado por los comisariatos de esa poderosa empresa.

Hay que hacerle la guerra a las concesiones porque este es el fuerte de la U. F. y lo que le ha dado tanta preponderancia en todos estos países colocándola en condiciones ventajosas para formar gobiernos, hacer revoluciones y dominar la situación financiera de todos estos países. Pero menos mal si, aun cuando ya un poco tarde, se le corta el paso y aplicamos el remedio que ha de independizarnos de su dominio para recuperar nuestras fuerzas y nuestros derechos de vida independiente y soberana.

En relación con el impuesto de exportación de bananos y la ley a que me refiero para evitar los abusos de la U, F. hay otros modos de hacerla más amplia, como, por ejemplo, hacerla en forma progresiva y según el monto total de la producción anual, pero pensando en la discusión que pueda tener un sistema complicado, preferí hacerla lacónica y clara para que se entienda que, para mantener el impuesto en cinco céntimos oro, que es el tipo módico más en proporción con la magnitud del negocio, se verán obligadas las compañías exportadoras a estimular y ayudar al productor para que mantenga sus cultivos y no lo atropellen, como lo hace actualmente la U. F. cada vez que se le antoja. Esta llave de retención dará por resultado que, el productor goce de mayor garantía y sea más estimado, y que a la vez, ese 50 % en manos particulares venga a formar parte importante en el desarrollo de la riqueza pública, distribuyéndose de una manera lenta pero efectiva, en el comercio, la banca, en las industrias y, lo que es más esencial, al mantenimiento del valor efectivo de la moneda nacional, por el oro que afluya al país por medio de los productores bananeros. Este solo hecho

tiene el mérito suficiente para que el Gobierno apoye de una manera decidida a la Cooperativa y proceda a dar medidas de amparo y protección a la industria bananera, pues en mucho depende de esta fuente de riqueza, la buena marcha de las finanzas del Estado.

La ley contra los monopolios, promulgada el 8 de junio de 1927 viene a reforzar de una manera eficaz la nulidad de gran parte de los contratos de bananos que han sido renovados después de la fecha en que esa disposición constitucional quedó firme, y esto da lugar a que los productores queden libres de compromisos para vender su fruta a quien mejor les convenga, pero es indispensable pedir al Supremo Gobierno que obligue a la U. F. a cumplir con su contrato de arrendamiento del Ferrocarril de Costa Rica para que haga el servicio de transportes, tal como lo prescribe el contrato Soto-Keith y cumpla ese contrato poniendo el servicio de trenes que demanda la producción nacional o pedir la resción de dichos contratos por falta de cumplimiento a los compromisos contraídos.

No hago una mención especial de la forma que convenga para obligar a la U. F. al acarreo de la fruta de particulares al puerto de Limón, porque todo ello está dicho en los contratos Soto-Keith y Astúa-Pirie y lo único que hay que recomendar es que el Gobierno proceda dentro del derecho que le corresponde a mantener la soberanía del Estado, a exigir el estricto cumplimiento de esos contratos.

LATINO

Trabajo presentado por don Macabeo Vargas

SUGESTIONES PARA LA SOLUCION DEL PROBLEMA BANANERO EN COSTA RICA

Dejando a un lado los motivos que hayan inducido a los iniciadores de este movimiento, es deber de los bananeros, cada uno y en conjunto, de ver de aprovechar el trabajo que se haga.

Toda acción que tenga por base aclarar y difundir todos los detalles de la situación bananera, tal y como está en la actualidad, tanto en el país como fuera de él, será beneficioso pero, el verdadero éxito estará en que se logre continuar el trabajo aunque falte, más adelante, el apoyo de los iniciadores, si es que su propósito se colma antes de que nuestro problema esté resuelto.

Cualquier movimiento que tendiera solamente a tratar de causar algún daño o dificultad, y nada más en beneficio del público, a los intereses creados por la United Fruit Co. no tendría el apoyo moral del nucleo del público pensante porque aquellos intereses tendrían que buscar medios de ganar defensores a toda costa y eso hay que contrarrestarlo conque el interés del público sea muy grande.

Con todo, resentirán cualquier paso que tendiera a aflojar por algún lado el sistema bastante bien combinado que ha mantenido el monopolio y si no el sistema en sí, por lo menos a quitar de la atmósfera la zozobra que existe y, que es tal, que casi podría decirse que se teme hasta dar cabida a un pensamiento que pueda ser contrario a los intereses creados, por suponerlos casi omnipotentes en el país y fuera de aquí. Esos pasos los resentirán, desde luego que están tan enseñoreados que casi se consideran dueños absolutos del litoral Atlántico, pero hay que nacionalizar esa parte del país y ese trabajo no se hace con leyes solamente, sino con la misma moneda que ellos usan y ambos extremos necesitan de la buena voluntad del país para llevarlos a buen término y esto es, ante todo, el factor que había faltatado antes, y que ojalá que, la campaña llevada a cabo por la Asociación, haya sido suficientemente intensa, que haya despertado al público del interior para convencerse que los bananeros y los que tienen intereses más allá de Turrialba merecen la consideración y el apoyo de los del interior. Estos últimos no llegaron a sentir la opresión de un negocio centralizado aunque hace un tiempo pudo haber sido factible extenderse al interior. Ojalá que haya pasado el peligro de que todo el país sienta toda la fuerza y ardides que puede desplegar un monopolio extranjero.

Algunos pasos y muy importantes tendrán que ser dados por medio de leyes pero el grupo tiene que dar otros.

Talvez con la mira de estorbar el cultivo de bananos en el Pacífico de Costa Rica o en previsión de que el brote de nuestro país invite la intensificación de este cultivo en otros países del mismo lado, la United Fruit Co.

ha dado pasos para contratar con varias compañías navieras el espacio refrigerado o apropiado para bananos que puedan tener disponible entre Panamá y California. Este paso inusitado de querer bloquear el desarrollo todavía en embrión puede hacerse servir mejor al país y ellos no podrán considerarse agredidos en sus intereses, por haber ellos provocado con su agresión a que el país se ponga en guardia. El primer paso que parece necesario dar, aprovechando la oportunidad, es el de hacer un movimiento patriótico en el Congreso para que se dicte una ley obligando a todo barco que toque puertos de la República el tener libre para ofrecerlo al público no menos del 25 por ciento de la cabida libre del barco, para flete refrigerado o no.

Como los intereses creados tienen tantos afiliados se tendrá que advertir en la ley que no puede ser un sólo el embarcador ni uno sólo el consignatario que aproveche ese 25 % de la cabida del barco, que tendrá que ser carga de diferentes embarcadores y diferentes consignatarios y que para saber que las compañías anónimas no están directamente controladas por unos mismos intereses, si quieren beneficiarse con esta ley, deben presentar lista de sus directivas y tenedores de bonos y acciones a la Secretaría de Hacienda anualmente, y siempre que haya cambios de directiva, Compañías que tengan dos o más miembros de sus directivas siendo embarcadores, en las directivas de otras compañías embarcadoras o entre éstas y las compañías o individuos consignatarios, se considerarán como intereses idénticos. Los embarcadores que, no estando en el caso anterior, se les rehuse anticipadamente cabida hasta el 25 % dicho, tendrá derecho a que se les acepte su flete para el siguiente barco de la misma compañía naviera. Si se les rehusa nuevamente tendrán derecho a reclamar hasta el 50 % del valor de los embarques que hayan ofrecido o solicitado que les fuera aceptado, para el transporte por dicha compañía naviera. Las pérdidas por daños en tránsito, a la carga, se prorratearán entre todos los embarcadores en cada vapor. La Secretaría de Hacienda podrá nombrar un encargado o un comité que prorratee entre los productores la cantidad que cada uno pueda embarcar dentro del 25 % de cabida libre en cada barco, fuera del 75 % que tocará a los contratistas del barco o a la misma compañía naviera si fuera empresaria de ambos extremos.

Esa ley dará campo para que se inicien embarques de los más audaces y que, puedan venir al país otros intereses que no se consideran suficientemente protegidos por ahora, y menos con la perspectiva de que la táctica de contratar el total de la cabida refrigerada o apropiada para acarreo de bananos se vaya extendiendo a otras y todas las líneas que tengan en mira hacer sólo el tráfico de flete sin contar ellos mismos con producción propia que asegure una parte de su flete para completarlo con el de otros interes menores.

Todo cambio tiene algunos riesgos o temores de éstos, pero si se toma el paso anterior se habrá aminorado la posibilidad de un fracaso grande, pues lo más que podría pasar es que una parte de, o un cargamento, dejara de producir los rendimientos esperados. Dado el precio general de ventas en los puertos de destino no parece que sea posible que embarque tras embarque sufra la misma suerte y de no ser así, habría posibilidad de que una pérdida se nivelara con otras remesas de mejor suerte y así ir independizando el negocio y dando los primeros pasos para que se vaya encarrilando el negocio dentro de un plan conservativo que no acarreé dificultades al país, ni a los productores.

Ferrocarriles.—El mismo reglamento de los vapores puede ser adoptado para los trenes contratados por particulares o empresarios, que tengan que dar cabida del 25 % para cualquier productor, fijando el precio de transporte en 7 y medio ctvos. para el ferrocarril y 17 y medio ctvos. oro para la nave. En

esa forma se eliminarán las pérdidas de los particulares sobre bananos rechazados porque podrán con entera libertad embarcarlos por el mismo tren y vapor que llevará los productos monopolizados. La reglamentación de esta ley puede ser semejante a la otra en lo concerniente a los embarcadores que pueden acogerse a ella, para que haya equidad en cuanto quienes y cuanto puede embarcar, cada uno. Una Junta de Ferrocarriles y vapores o de Transportes podría servir de mediadores y reguladores en estos casos.

Como el número de barcos que tocan al país es limitado, debe decretarse que todo barco que toque puertos del país debe aceptar, además de flete en la proporción mínima del 25 % de la cabida libre para los particulares o el público en general, debe llevar pasajeros, en los barcos que tengan acomodo, con la única salvedad de las restricciones que haya en los puertos de destino; y, correo del país, con vía de los puertos de destino.

Desde Roma, y posiblemente antes, se viene sabiendo que la mayor defensa de los intereses y personas se hace en los mismos centros dominantes y usando de los medios creados por los dominadores. La mejor unión cooperativa nacional, aun en el caso de ser creación de la ley y por lo cual contar con el respaldo y apoyo efectivo del Gobierno Nacional, encontraría trabas y dilatorias en sus gestiones de abrirse paso en campos que los intereses creados consideren bajo su control. Los iniciadores de este movimiento pueden o no ser fuertes, tener o no tener grandes capitalistas interesados, pero sí saben que, como sus negocios están establecidos en Estados Unidos, si hay un núcleo aquí que quiera tomar un poco de riesgo embarcándoles su fruta, una vez en puertos americanos ellos podrán defenderse mejor allá.

La Cooperativa tendrá que entenderse con entidades establecidas para poder iniciar la agencia de ventas en el exterior, por no tener elementos propios, pero para afianzar mejor el poder de la cooperativa hay que irse independizando de los mismos iniciadores o por lo menos tener dados los pasos para que en el mejor momento en que ellos abandonen sus gestiones aquí, se pueda seguir adelante y contar con buena parte de las mismas bases en que ellos se sostienen para afrontar una lucha más o menos pacífica de intereses.

Pareciera que el mejor medio de tener esa base asegurada es que la Cooperativa Nacional se haga incorporar en Estados Unidos como compañía anónima y poder en cualquier momento exigir que cualquier contrato que se haya hecho entre las partes se considere como hecho en Estados Unidos, es decir, que se puedan cobijar los actos y contratos con las leyes de Estados Unidos. Hay que ver muy claramente que esto no es dudar de la eficacia de las leyes del país sino que, como no se está tratando sólo en el país y las leyes de Estados Unidos han tenido que ir más allá y contemplar más dificultades que las nuestras, será más eficaz la gestión que se haga allá. Además el comercio, en su mayor parte, se hará allá, la parte de aquí es más sencilla; se trata de cultivar y vender el producto, pero la venta realmente se hará allá y todo reclamo al respecto prosperará mejor en el mismo terreno de la venta. En algunos Estados de Estados Unidos (Delaware) se pueden incorporar compañías netamente extranjeras con sólo nombrar un residente para notificaciones.

El impuesto sobre bananos ha ocupado la atención del público por mucho tiempo. El nuevo Gobierno se inclina a dar más consideración a las relaciones entre los exportadores y los productores que a tomar como primordial la parte para el Fisco. Durante los años en que estaba iniciándose el negocio no habría sido prudente el tratar de gravar la exportación, pero ya pasó ese tiempo, las compañías exportadoras lo están diciendo que, a base del bajo impuesto fijo y único han levantado capitales muy considerables; es tiempo ya de que aumente el aporte de los productores y exporta-

dores pero con un fin que sea de utilidad para los mismos interesados de modo que se les ayude en su negocio y, que, ésto no sea un gravamen del que no saquen directamente algún beneficio.

El impuesto podría fijarse en cinco centavos para ser dividido en la siguiente forma: un centavo para el Fisco, dos centavos para caminos en la zona de donde procede la fruta exportada y dos centavos para comprar y hacer ramales de ferrocarril en la zona respectiva. El Fisco, como se aprecia arriba, no depende de esa entrada para salir de dificultades pero conforme se aumente la exportación se aumentará la suma a recibir. Eventualmente el Estado tendrá que ver la manera de hacer caminos en esas zonas y aunque de momento el impuesto fuera sólo para el Fisco, en realidad no sería más que en depósito para mientras se hacen los caminos necesarios y entonces, si al final hay que hacer el trabajo, lo mejor es que de una vez quede consignado que parte del impuesto es para ese uso exclusivamente y cuanto más ligero se llegara a hacer los caminos de esas zonas, tanto mejor para el país y los productores en general.

Pero fuera de los caminos hay que ver que gran número de terrenos están más cerca de ferrocarriles y que hay algunos ramales construidos que han sido hechos por los exportadores y podrían ser abandonados en cualquier tiempo por su propia y única conveniencia y eso no es justo para los que se hayan esforzado por levantar un cultivo en las inmediaciones de dichos ramales. Para los mismos exportadores que producen su fruta les convendría más el servicio de ramales que el de caminos y como la mira no es sólo proteger unos intereses y abandonar los otros, sino ayudar a que todos los intereses se desarrollen tanto como sea posible, en una forma equitativa, pues, quedaría que los otros dos centavos del impuesto se reservan única y exclusivamente para construir nuevos ramales de ferrocarril que se arrendarán a los interesados, sean exportadores o sólo productores, por un año, prorrogable siempre que no haya habido queja en cuanto al servicio prestado y no haya mejor oferta de arrendamiento y que estos ramales, especialmente los nuevos, crucen terrenos de particulares en un 50 % y de otros exportadores en el otro 50 %.

En esa forma los exportadores no podrían quejarse de que el impuesto es muy alto pues realmente para ellos es de sólo 3 centavos puesto que los otros dos centavos los tendrían que invertir ellos en ramales. El productor independiente no puede quejarse de que el impuesto es de 5 centavos porque 2 son para hacerle el camino que necesita para afianzar su independencia y poder vender su fruta al mejor postor en el puesto de embarque. Para el Fisco pareciera que queda la parte menor pero si se toma en cuenta que el camino le dará más fuerza e independencia al productor para agrandar sus cultivos y que los ramales son de su propiedad, resulta que no le queda sólo el centavo oro, como hasta aquí, sino 3 o más, pero, en parte, invertidos o para invertirse en obras de progreso que le produzcan más entradas en otra forma.

No sería equitativo que en un principio unos pocos fueran logrando el beneficio del camino y otros no, y que la entrada no fuera suficiente para hacer un trabajo más intenso que diera esperanza de que todos los productores lograrían tener camino, dentro de un tiempo más o menos corto. Hay que ver que el productor que usa el ferrocarril pierde o tiene que pagar el acarreo en una forma más fuerte (8 centavos oro americano) que el que usa el camino, por lo que la fruta exportada por puerto y que haya sido acarreada por el camino, pagaría a la Junta Itineraria 5 centavos oro por racimo, quedando la compañía naviera de garante de ese derecho o lo que es lo mismo que al pagar el precio de compra, deduce 5 centavos que tendría que pagar al Fisco o dar garantía suficiente antes de zarpar el barco.

Con estas medidas ya se habría logrado un grado de independencia

y tendría que haber un aumento de producción muy marcado conforme se fuera aflojando el control del monopolio pero todavía tendría que tratarse de independizarse absolutamente y para eso es necesario adquirir el control efectivo del Ferrocarril de Costa Rica. Es cierto que al final de la concesión volverá el ferrocarril a poder del Estado pero también es cierto que para entonces podrán los presentes controladores haber adquirido nueva concesión o construido otra vía férrea paralela o habilitado otra zona y que en el curso se aproximara suficientemente a sus propiedades actuales, de modo de poder seguir acarreando su fruta por medios propios. Mientras sea así tendrá que suceder que ellos irán tratando de adquirir aquellas propiedades por donde consideren ventajoso cruzar. Eso irá desalojando productores independientes de las zonas que ellos determinen reducir a dominio propio. Ese otro ferrocarril vendría a quitar gran parte del tráfico de bananos, que es la entrada principal del Ferrocarril de Costa Rica. Debe preveerse ese caso y adquirir desde ahora o en cuanto sea posible el ferrocarril e invertir parte del impuesto correspondiente a ramales en tal forma que sea antieconómico para ninguno de los intereses que están fomentando ahora, o vengan a fomentar, ese cultivo, construir otras vías.

El arrendamiento anual que paga el Ferrocarril del Norte por el Ferrocarril de Costa Rica es de $ 750,000 anuales. Con el fin de asegurar un tratamiento efectivamente igual para todos los exportadores o productores el Congreso debería autorizar al Ejecutivo para que entre en arreglos con el fin de que ese contrato o arreglo sea ejecutado primero con el Gobierno y que éste subarriende ese derecho, por diez años, sujeto a la condición de que no haya queja alguna de ningún productor o exportador por descriminación de parte del arrendatario del ferrocarril en su contra y en favor de su propia empresa o de otra. En esa forma habría una arma para ver que efectivamente se cumpla la ley de ferrocarriles, por haber la amenaza de que el Gobierno tome a su cargo el arrendamiento. Pero hay más, si al cabo de diez años o antes si hay incumplimiento de parte de los arrendatarios, si un núcleo de productores y exportadores garantiza la mitad del valor del arrendamiento el Gobierno puede tomar a su cargo este contrato y para mayor seguridad sacar a licitación el arrendamiento del mismo por períodos de no más de diez años. Faltan 62 años para que el Ferrocarril de Costa Rica vuelva a poder del Estado y si en los últimos 10 o 25 años de la concesión, los arrendatarios abandonan buena parte de los cultivos habrá que principiar, después, a buscarle medios para que resulte productiva la adquisición. El capital emitido por la Compañía Inglesa y en su valor nominal al 30 de Junio de 1927 era de £ 3,219,300-00 incluyendo £ 1,800,000-00 de acciones comunes que hoy se cotizan a £ 27. Este está dividido en 5 emisiones así: 2 de 5 % y 2 de 6 y 1/4 %, de £ 58,700, £ 105,600, £ 655,000 y £ 600,000 más las comunes. Posiblemente se podría hacer la compra del ferrocarril directamente de la Compañía Inglesa en diez millones de dólares que dividido entre 62 años sería una cuota de $ 161,290 más los intereses.

Aunque parecerá que lo siguiente no tiene puntos de contacto con lo anterior, sí parece que es uno de los medios de que el Estado recobre el dominio de su ferrocarril y que logre cancelar sus deudas existentes, para con mayor fuerza poder desarrollar su territorio con mayor independencia.

El Canal de Nicaragua puede ser una realidad antes de muchos años, o puede retardarse. Se han hecho muchos estudios y posiblemente falten muchos otros, pero si a eso se añade la inacción del país y el mirar el asunto sin ningún interés, la obra se retardará hasta que otras fuerzas o razones hagan que esa empresa se lleve a cabo. No es malo recordar que aunque el Canal de Panamá se había reconocido como una necesidad mundial talvez la obra habría quedado casi aplazada indefinidamente. Si se va a revisar la investigación hecha por el Senado Americano en relación con la

compra de las acciones de la Compañía Francesa del Canal de Panamá se encontrará que un grupo de capitalistas americanos—muy allegados por parentezco con el Ministerio de la Guerra de entonces—había contratado por compra u opción una parte considerable de dichas acciones y que como se probó al final, fué una operación comercial lícita el comprar las acciones a bajo precio y venderlas a mejor precio al Gobierno Americano. El mejor estadista que se enviara a los Estados Unidos a negociar el derecho del Canal de Nicaragua en cuanto a la parte que pueda pasar por Costa Rica, no llegaría a obtener mejor precio que si un grupo de capitalistas americanos se encargan de darle valor y vender ellos al Gobierno los derechos adquiridos. Pero no habría quien presentara al Gobierno una propuesta de compra en firme de sus derechos para irlos a negociar con aquel Gobierno pero sí podría seguirse, en parte, la forma que se siguió en Panamá con relación con la Compañía Francesa.

Parece que en algunas ocasiones se le ha ofrecido al Gobierno de Costa Rica medio millón de dólares por su derecho, basando ese precio en que Nicaragua vendió o concedió un derecho mayor por un millón. La tesis de regalar el derecho podrá ser muy levantada pero no es comercial y un país que tiene muchas deudas y que tiene que desarrollarse no puede tener esos gestos de magnanimidad con entidades dueñas de la mitad del oro del mundo. Con el fin de ver cuál es un precio equitativo de nuestro derecho se pueden hacer números redondos del costo del derecho del Canal de Panamá. A la Compañía Francesa se le pagó por sus derechos 40 millones, al Gobierno de Panamá 10 millones, al Gobierno de Colombia (después) 25 millones, los terrenos de particulares que se inundaron o tuvieron que adquirirse para obras del Canal costaron como 10 millones: total como 75 millones por el derecho libre de gravámenes de ninguna clase. El costo de construcción no se toma en cuenta sino lo que costó en realidad, limpio y completo, el título de propiedad o de arriendo de la Zona.

Según el último Mensaje al Congreso la deuda total del país es de veinte millones de dólares. El Ferrocarril de Costa Rica posiblemente se podría comprar por diez millones. Estos serían los únicos intereses que podrían interesarse porque el país reciba un valor equitativo por sus derechos en el Canal de Nicaragua. Emitir una ley o reforma constitucional que autorice al Gobierno a firmar la concesión u opción sobre una faja de terreno nacional de cinco millas de ancho a la orilla del río San Juan y del límite Norte hasta el Lago de Nicaragua, a los interesados o nación que presente los bonos de los empréstitos del país hasta ahora emitidos y los bonos y acciones del Ferrocarril de Costa Rica de modo que su propiedad quede desde ese momento a favor absoluto del Estado. Cualquier estadista del país que le pida al Gobierno Americano o a cualquier interesado treinta millones por el Canal le dirán que es más fácil conseguirlo por otros medios. Cuando esa venta tenga que pasar por interesados en que pueda ejercer alguna influencia Inglaterra para auxiliar a sus súbditos a que se les pague el valor de sus acciones o protestar porque el Gobierno de Costa Rica, más adelante, por cualquier razón de presión o de otra forma quisiera corregir la Constitución o cambiar la ley, se evitará que se haga una operación sin recibir el país un beneficio efectivo y equitativo en comparación con el costo de igual concesión en Panamá. Los tenedores de bonos de Costa Rica harían toda presión porque se hiciera la operación porque ganarían algo al vender sus bonos a un mejor precio que a la par y quedarían muy dispuestos a ayudar al país en sus nuevas empresas; los tenedores de bonos y acciones del Ferrocarril de Costa Rica pueden ser ingleses o americanos pero unos y otros ayudarían a nuestro comisionado para que el precio no baje de lo antes dicho. Necesitamos interesar a cuantos sea posible porque se nos pague un precio equitativo por nuestro derecho pues hay

que ver que Panamá vendió o concedió el derecho pero no tenía la propiedad privada de la trocha necesaria para el Canal y ésta tuvo que comprársele a particulares, al precio que estos pudieron lograr obtener. La trocha de Costa Rica, en su mayor parte, está en terrenos baldíos y por lo cual el país al vender el derecho también vende el derecho de propiedad, pues si después alguien quisiera comprar algún terreno dentro de la zona concedida tendría que entenderse con los concesionarios y no con el Gobierno de Costa Rica. La parte patriótica de si Costa Rica debe desprenderse de una faja de su territorio en concesión debe considerarse desde el punto de utilidad mundial primero, después de que son entidades muy poderosas las que buscarían ese derecho, en una forma u otra, y no es difícil que lograran encontrar quienes por convicción o no, otorgaran la concesión por un precio muy bajo. El hecho de que ese Canal fuera de gran utilidad para el país y que éste se beneficiará más con que se haga que con el precio del derecho, hay que considerarlo desde el punto de la realidad. Acaso con regalar el derecho harán el Canal más antes? Si se hace es porque lo necesitan y si el país se beneficia no es porque lo han querido favorecer los constructores sino la naturaleza que lo colocó allí. No hay derecho de regalarlo y si hay que venderlo porque lo exigen entidades muy fuertes que lo necesitan, debe venderse a un precio equitativo y como ya hubo un caso anterior se debe basar el precio en el costo de adquisición del derecho para el otro. Ahora, dirán, pero si los tenedores de bonos y acciones no quieren vender las acciones del ferrocarril o los bonos de Costa Rica y estos valores se van por las nubes, pues quedará el derecho de que se deposite ese valor a favor del Estado única y exclusivamente para aquel fin y entonces no tendrán los interesados tanto margen para no querer vender. Además hay que contar con que los interesados harían mucho más esfuerzo por vender a buen precio y que las influencias del Gobierno Americano se pondrían a favor de terminar el asunto tan luego lo resuelvan ellos construir. La Compañía Inglesa se contentaría con hacer esa venta cuanto antes pues ellos saben que su contrato de arrendamiento tiene puntos de inseguridad y que si el ferrocarril dejara de servir a los arrendatarios para el fin que lo alquilaron verían el medio de rescindir el contrato. La United Fruit C°. no sería la entidad que se opondría a los buenos deseos del Gobierno Americano cuando se le comunicara que convenía a los intereses de Washington el rescindir el contrato con la Compañía Inglesa, pues ellos pueden mantener lo que han dicho hasta aquí, que ese arrendamiento les deja pérdida. La factibilidad de las operaciones queda demostrada porque, ante todo, serían los Estados Unidos los interesados en adquirir el derecho en firme aunque no piensen hacerlo enseguida. La necesidad de hacer el trabajo se encargarían los tenedores de esos valores en abultarla para ganar algún márgen y veríamos que se hace más ligero cuando hay muchos ayudando a demostrar que es necesario, que regalando nosotros el derecho. Pero hay más, aunque ese detalle no tiene nada que ver con la operación planteada arriba. Originalmente se trataba de un canal de exclusas usando el Río San Juan y dejando el Lago de Nicaragua como tanque de retención pues hay 110 pies entre el Lago y el Océano Pacífico (altura). El Canal de Panamá podría aumentar su capacidad construyendo, a la par, más exclusas pero el punto no es sólo de capacidad sino de necesidad militar. Bloquear dos canales a un tiempo, sería empresa de grandes estrategias navales y más difícil que si es sólo uno. Uno de exclusas podrá interrumpirse para dar tiempo a juntar todas las fuerzas, en un solo punto, pero interrumpir dos conales es más difícil y un canal a nivel podrán ahondarle el cauce con bombas pero será más difícil interrumpirlo. Cuesta más construir el canal a nivel y tendrán grandes problemas de ingeniería pero la seguridad de una nación, con mucha riqueza, no puede depender de un costo más o menos importante. Es, por tanto, muy probable que el canal se decida hacerlo

a nivel y en ese caso se podrá utilizar parte del Río San Juan pero no podrá pasar por el Lago de Nicaragua y hacer una muralla de retención de 110 piés de alto dentro del Lago. Pasar el canal más al Norte tendría que ir a salir al Golfo de Fonseca y el costo será mayor cuanto más largo sea y será más tardado el cruzarlo. De decidir hacerlo a nivel el Canal ya no será de Nicaragua sino Canal por Costa Rica. La llanura de San Carlos es más baja que del lado de Nicaragua allende el San Juan. Tendrá que salir el Canal por Colorado, seguir más o menos a la par del Río San Juan y a la orilla del Lago y salir al Pacífico tal vez tocando Nicaragua en ese extremo. Los planos de los límites de Costa Rica a la orilla del Lago demuestran que aquello es un pantano muy bajo que, posiblemente en algún tiempo fue parte del Lago que se ha secado un poco. Si ese canal pasara por todo el territorio de Costa Rica no cabría en las 5 millas de que se habla arriba y tendrían que tomar posiblemente diez millas, fortificando más del lado de Nicaragua que sería donde habría más peligro de que fuerzas enemigas, algún día, trataran de echar el agua del Lago o Río San Juan sobre el Canal, pues este tendría suficiente para su servicio con las aguas del Río San Carlos, Frío y Sarapiquí, siendo posible que a algunos de éstos se les buscara salida directa a las lagunas de Tortuguero. Si después se encontrara que el ancho ese de 5 millas era insuficiente, habría quedado sentado el precio de venta y el país podría construir con ese valor adicional muchos caminos que los necesitarían los Estados Unidos para su servicio entre Canal y Canal y por lo tanto no contarían tanto el valor sino saber que sería para invertirlos en eso exclusivamente.

Aunque el asunto bananero es aparte del canalero ha habido que tocar este último, demasiado extensamente, por ser una, de las fuentes de donde se puede obtener los fondos para independizar el país, usando de la misma moneda que ha usado el monopolio, pues las leyes podrán ser muy claras pero hay que reconocer que hay que dictarlas contra entidades fuertes que no sabemos si usarán, en alguna ocasión, de su influencia con sus gobiernos para ver de aminorar el peso de la ley y, al final, lo que hoy se adelantara estaría expuesto a cualquier vaivén político más o menos honorable, pero que podría deshacer lo hecho en muy poco tiempo y dejarnos, otra vez, al pie de la cuesta. El problema hay que resoverlo con dinero y el país no está seguro de que pueda soportar una deuda de 10 millones más, aunque sea para comprar la pala para trabajar con libertad y posiblemente cubrir, con ese trabajo, el valor del ferrocarril. Sería mejor dejar sentado el plan de resolver los dos problemas en forma práctica.

Finalmente, si el ferrocarril no se puede comprar por falta de dinero o de confianza en el futuro, si el país insiste en regalar el derecho del canal o dejarlo para negociarlo a un precio bajo, en convención directa con un enviado nuestro, sin gran apoyo de nadie interesado allá en que se pague un precio justo y que, después ese valor de 30 monedas se use de cualquier forma, pues no siempre estaremos protegidos del destino y podremos tener, algún día, gobernantes poco escrupulosos, se habría perdido la oportunidad de poder decir al mundo y al pueblo americano:

«Intereses suyos nos tienen maniatados con un monopolio que Uds. no lo habrían soportado. Uds. necesitan tener ese derecho canalero y tienen la mitad del oro del mundo, pues les vendemos el derecho por el precio de la soga y que quedemos libres para desarrollarnos y garantizar tranquilidad de este lado de su canal cuando Uds. lo hagan».

Si ninguno de estos buenos propósitos fuera posible llevarlo a cabo y tengamos que recurrir solo a leyes, no quedaría al final más que una muy fuerte para el monopolio y sería que la Cooperativa Bananera encontrara tanto estorbo que no pueda levantarse sola y hacerse suficientemente sólida para resistir aquellos intereses controlados, que ya han adquirido la fuerza

que ostentan, tendría que recurrirse a fundar esa cooperativa como institución nacional y como la única que pudiera exportar bananos del país a semejanza de la Compañía Reguladora del Mercado de Henequén de Yucatán, que en una situación de monopolio sobre la fibra del sisal de Yucatán, ejercida por una entidad de Chicago, controladora de ferrocarriles y vapores y con grandes propiedades en Yucatán, aprovechando un vaivén de la política, se fundó esa Cooperativa auxiliada con capital de Nueva York, que logró, por mucho tiempo, sostener la demanda y persecución de la entidad de Chicago, hasta que al final pidió, la Yucateca, que el precio del henequén fuera fijado por un comisionado del Gobierno Americano, quien también fijaría la cantidad que debía venderse en Estados Unidos, y, así acabó el pleito y la persecución. La entidad de Chicago acusaba a la Yucateca de ser un trust que fijaba los precios de venta arbitrariamente y que no enviaba a Estados Unidos la cantidad de sisal necesaria para la demanda, con el fin de que el precio subiera. Eso se contestó y quedó terminado con aquel paso pidiendo el nombramiento del comisionado del Gobierno que fijara esos extremos. Hay que advertir que la entidad de Chicago tenía que venderle a la Yucateca el henequén, al igual que todos los productores, y que después tenía que comprarle el mismo henequén, tal vez de producción propia, al precio de venta en Nueva Orleans o Nueva York. Por aparte va un artículo dando más detalles sobre esa asociación de Yucatán.

Adaptando nuestra situación a ese marco, tendríamos que la producción total del país pasaría por esa institución nacional, comprándole al mismo monopolio la fruta propia y la que, bajo su contrato de 10 años, hubiera comprado a particulares, y vendiéndole en Nueva York, tal vez a los mismos intereses, pero en mercado abierto, esa fruta, pero salvando, para el productor independiente, un margen que iría aumentándose conforme fueran éstos saliendo de su contrato de 10 años, a precio fijo. Compañías navieras habría suficientes que se interesaran por el negocio, pero el mismo monopolio no abandonaría toda su inversión y entraría con sus barcos y fruta a fomentar la Asociación Nacional, prestándole su propia fuerza adquirida. En Estados Unidos ellos alegarían, en un principio, lo mismo que alegó la firma de Chicago contra el henequén, pero ya está trazado el camino a seguir, pedir enseguida que el Departamento de Comercio o Agricultura del Gobierno Americano nombre el comisionado que vigile la venta de la fruta y que diga la cantidad que quiere que se embarque a Estados Unidos de tiempo en tiempo.

La mejor ley de ferrocarriles es la que pudiera controlar éstos directamente a base de operación para el mantenimiento del ferrocarril, con un margen de amortización. Un control de una Junta siempre servirá de mucho, podrá estar publicando las tarifas especiales y proteger en algo al público, pero tendrá una lucha contra intereses comerciales, ante todo, que necesitan mostrar un rendimiento en aumento, año por año, para conservarse en su puesto y por lo cual tienen que usar de todo medio de traer más utilidad para la empresa.

El Ferrocarril de Costa Rica bajo el arrendamiento nunca será electrificado, por no ser justificada la inversión, y la Compañía Inglesa no tendría tampoco tanto interés en eso. Como propiedad nacional se podría pensar en eso y, reduciendo el costo de operación, reducir los fletes en favor del productor. En otro caso habrá que emitir una ley de ferrocarriles que contemple la mayor protección al productor, pero si los contratos ferrocarrileros marcan un mínimo de tipo de flete no habrá mucho campo para exigir más que ese límite y siempre sería bueno, que ese control ferrocarrilero o de vigilancia fuera compuesto de 5 miembros, 2 de elección del Gobierno, 2 de la Asociación Bananera y uno por el Congreso. Ese comité debería poder publicar toda tarifa especial y tener poder para res-

paldar las demandas del productor embarcador contra los ferrocarriles por descriminación o abuso en su contra o en favor de terceros y que los reclamos por flete cobrado de más, por mala aplicación de la tarifa, sean pagados y no sean rechazados porque es la primera vez que la empresa se equivoca.

El libre comercio y la libertad ilimitada de adquisición de tierras en unas solas manos tendrá, al final, que dar mal resultado. En el primer caso, la competencia será beneficiosa para el público hasta que el más fuerte logre convencer o liquidar al contrario para que se retire del negocio, pero luego tendrá el campo libre para fijar los precios que tenga a bien y sólo después de mucho tiempo se volverá a levantar algún otro competidor para sucumbir si no es más fuerte que el monopolio. En ese detalle se podría seguir lo dictado por el Tratado Canalero de Panamá que designa los artículos que pueden vender los comisariatos del Canal y que, como al fin tendrá que haber un mejor entendido entre el Canal y el Gobierno de Panamá, a este respecto bueno será tomar nota de ese entendido y ver de aplicarlo al país. El comercio de Colón y Panamá tiene la competencia de los Comisariatos del Canal y en alguna forma tendrá que resolverse ese problema. La restricción al comercio es odiosa en principio, pero ayudar a monopolizar el comercio no parece muy prudente. Tal vez una restricción de que sólo establecimientos al menudeo puedan ser operados por empresas navieras y exportadoras podría servir de base para un mejor entendido.

El problema agrario cuanto más se deje correr el tiempo más se complicará y debería estudiarse y darse una ley general prohibiendo el control de cantidades mayores de 10,000 hectáreas por una sola entidad, pero eso a regir después de 10 años, para dar tiempo de que los intereses calculen como hacer ventas, cambios o en otra forma ajustarse a la ley sin poder considerar ésta como confiscatoria. Además esa extensión de terreno tendría que mantenerse en lotes alternos de 500 a 1000 hectáreas y no en bloques completos. Así quedaría oportunidad de que otros productores menores pudieran utilizar los ramales y otras facilidades que la entidad más grande usara, se facilitará una mejor división de la propiedad dejando un campo para que entidades poderosas ayudaran a productores menores encaminándolos por la vía de adquisición de su propiedad y no sólo como un empleado que no tiene interés especial en su fundo.

El sistema de los bancos actuales de considerar que el cultivo de banano cuenta como potrero tendrá que irse cambiando conforme se vaya independizando la industria y dentro de algunas restricciones, como limitación de cada riesgo, por persona, concediendo créditos individuales y no a compañías anónimas y formando una Junta de Vigilancia de agricultores prácticos que tuvieran que inspeccionar todos los riesgos en una zona, periódicamente cada 3 o 6 meses, podría dar base para que se dejara de considerar ese cultivo con tanto temor.

CANALERO

San José, mayo 14 de 1928.

Datos tomados del informe de la Costa Rica Railway Company Ltd.

Junio 30 de 1927

Alquiler o arrendamiento indicado en las cuentas . . . . £ 149,100-0-0

Se recomendó un dividendo del 2 % sobre las acciones comunes.

ESTADO SOBRE EL CAPITAL

Obligaciones	*Autorizadas*		*Emitidas*	
1.ª hipoteca	£ s. d.		£ s. d.	£ s. d.
5 %	200,000 0 0	Total emitido	200,000 0 0	
		redimido . . .	141,300 0 0	
				58,700 0 0
Obligaciones 1ª hipoteca segunda serie				
5 %	200,000 0 0	Total emitido	180,000 0 0	
		redimido . .	74,400 0 0	
				105,600 0 0
Obligaciones 1.ª hipoteca 6 1/2 %	655,000 0 0	Total emitido		655,000 0 0
Segundas obligaciones				
6 1/2 %	600,000 0 0	Total emitido		600,000 0 0
Acciones	1.800,000 0 0	Total emitido		1.800,000 0 0
Total	3.455,000 0 0			£ 3.219,300 0 0

Intereses sobre las obligaciones	primeras 1.ª hipoteca	£ 8,678 6 8
— — — —	segundas 1.ª hipoteca	42,575 0 0
— — — —	últimas.	39,000 0 0

	£ s. d.
La suma invertida en acciones y bonos al precio de costo	112,096 54

Yucatan y la International Harvester

Este cuento es la historia de la lucha de una Compañía Americana por la dominación comercial y financiera en uno de los Estados más ricos de Méjico.

El control comercial del principal producto de cualquier país trae consigo el control político a la vez. Una corporación poderosísima extranjera, explotadora de petróleo, trató de imponer su voluntad en Méjico valiéndose de la dictadura de Díaz. Si las compañías extranjeras no logran imponer sus condiciones a los poderes públicos en Méjico, se dedican a la intriga para provocar la intervención americana, que es simplemente una expresión diplomática por «guerra». Hasta ahora no han logrado su objeto, pero el peligro está iminente aunque latente.

Dentro y fuera existe la creencia popular de que Yucatán es un territorio árido, donde nada prospera sino el cactús y los agaves—pero en verdad—no es así. El Estado de Yucatán es solamente una parte de la península de este nombre: comprende ahora el territorio de Quintana Roo, recientemente agregado a él; el Estado de Campeche fue antes parte del de Yucatán. Quintana Roo es riquísimo en maderas finas, plantas de goma, caña de azúcar y una infinidad de flores, frutas y plantas de valor comercial incalculable para fines químicos e industriales. Yucatán debe su fama al cultivo de los agaves, que en múltiples variedades producen la valiosa fibra del henequén. La naturaleza, mediante un proceso secular de selección ha desarrollado en estas plantas de henequén una forma ideal por su resistencia contra la sequía, las inclemencias del ambiente, y contra la langosta y otros insectos destructores. Esta planta casi no exige cultivo especial, ni irrigación. Apenas se limpia el suelo dos veces al año. Cortadas las hojas en corto tiempo el producto se alista para el mercado; toma algunos años para que la planta produzca hojas sazonas para el corte, pero luego las sigue produciendo por un número considerable de años. Los yucatecas la llaman con justicia «la planta más noble del Continente».

La fibra, extraída por medio de un proceso mecánico, es un producto valiosísimo, tanto que repone el oro en transacciones financieras. La guerra entre España y los Estados Unidos dobló el valor del henequén por la pérdida que sufrió la producción de fibra en Manila en las Filipinas.

La exportación de Yucatán en 1880 fue de 112,921 fardos, por valor de $ 886,788.81. En 1904 se exportaron 606,008 fardos, con un valor de $ 16,011,281.72. Actualmente la producción ha alcanzado casi un millón de fardos, con valor de veinticinco millones de dólares oro.

Mientras Díaz estaba en el Poder en Méjico, las compañías americanas u otras extranjeras sabían que podían contar siempre con el apoyo oficial a veces aun con preferencia a los hijos del país.

La fibra del henequén era necesaria para la agricultura en los Estados Unidos, como material de las cuerdas empleadas en atar las haces de trigo y atrajo la atención de la International Harvester Company que fabrica las

máquinas usadas para la cosecha en las granjas americanas. La Compañía además de fabricar las máquinas comenzó a fabricar también las cuerdas necesarias, manufacturadas hasta entonces por una industria especial. La Compañía empezó a invadir el campo de la industria cordelera, y pronto llegó a controlar el comercio de la fibra, dictando el precio. Con el advenimiento de don Olegario Molina como Gobernador del Estado de Yucatán la concentración de este comercio en pocas manos se hizo rápidamente.

La experiencia ha demostrado, que no es necesario controlar el 50 % de una producción para ejercer un monopolio capaz de imponer el precio. Y la Compañía de que hablamos absorbió el 72 por ciento dei henequén exportado de Yucatán.

Yucatán produce aproximadamente un 31 por ciento de la fibra en el mundo, pero los Estados Unidos no consumen sino una fracción de este tanto. La Compañía trató de controlar no solamente el mercado americano, sino el consumo mundial de máquinas cosecheras y de la cuerda necesaria para ellas, y estableció fábricas en Francia, Rusia, Alemania y Suecia. Alemania para quebrantar este monopolio, implantó el cultivo de henequén en sus colonias africanas y al estallar la guerra actual, había logrado producir el 8 por ciento de todo el Sisal en el mundo. El trabajo de monopolizar el artículo había sido continuado por la Compañía durante casi quince años: la influencia del Trust se hizo sentir donde quiera, en los ferrocarriles y vapores, en los muelles y aun en los bancos en Mérida y en New York; en todas partes tenía sus agentes activos.

Hace unos quince años, un señor Escalante fué el exportador más importante y uno de los hacendados más prominentes de henequén. Olegario Molina, valiéndose de una poderosa influencia política, logró sacar a aquél de Yucatán y arruinarlo casi. Quitando de en medio a este poderoso yucateco, el Gobernador porfirista se apoderó de sus haciendas y de su negocio.

Nombrado Ministro en el Gabinete de Díaz, dejó en su lugar en la casa de Molina & Cía. a agentes de confianza. Uno de los más hábiles entre ellos fué Avelino Montes, yerno de aquél, primero factotum de Molina, y después agente de la International Harvester Company.

Durante el dominio de Molina la fibra de henequén se vendía a 6 centavos la fibra, pero los peones no ganaban más que 25 centavos diarios, que se pagaban en fichas; se les animaba a contraer deudas, que luego pasaban por herencia del padre al hijo. Las utilidades se dividían entre el hacendado, los agentes y el Trust.

Para hacer un fin a esta explotación tanto en casa como desde fuera, Pino Suárez, nombrado vicepresidente bajo Madero, creó en 1912 la Comisión Reguladora del Mercado de Henequén, como departamento bajo la jurisdicción del Poder Ejecutivo del Estado de Yucatán. Ildefonso Gutiérrez fué nombrado primer director de la Reguladora.

La Reguladora habrá sido establecida al ejemplo de la valorización del café en Brasil, que reglamentó la producción, la exportación y los precios del café, bajo la jurisdicción del Gobierno Brasilero, y ésta a su vez parece haber sida formada según el sistema alemán de Kartell, que es una asociación de manufactureros independientes para reglamentar la producción y los precios.

Madero, cuando llegó al poder en Méjico, pensaba arreglar todas las cuestiones relacionadas con las tierras y los peones, y eliminar todas las opresiones políticas, que se habían desarrollado bajo Díaz. Madero tenía las mejores intenciones pero se vió impotente ante todo un sistema que había quedado como herencia de Díaz. Madero había dicho a un Jefe de obreros americanos, que pensaba aliviar a Méjico de las garras de los Trust extranjeros, americanos u otros. Pereció en la tentativa.

La dictadura de Huerta fué apoyada por todos los grandes intereses

extranjeros. Cuando Carranza hechó a Huerta, la reacción levantó cabeza en Yucatán y se recólectó dinero para una revuelta. Un antiguo funcionario federal, Abel Ortiz Argumeda, organizó el movimiento; un agente del Trust suscribió por $ 575,000 y Ortiz Argumeda emitió $ 2,000.000.00 por medio de la Tesorería del Estado de Yucatán. Esta revuelta trajo por consecuencia el movimiento de Eleuterio Avila ex-Gobernador de Yucatán, que fracasó por la defección de Patricio Mendoza ex-Coronel Federal. Para la supresión de la rebelión A. Breceda y H. Barron fueron mandados a Yucatán, pero sin resultados; Argumeda tomó posesión del Gobierno de Yucatán y juntó unos 12000 hombres. Entonces el General Alvarado fué enviado a Yucatán con unos 7,000 hombres y al cabo de pocas semanas había logrado atacar y derrotar a las fuerzas de Argumeda que se habían atrincherado cerca de Hacelchacán en el Estado de Campeche sobre el ferrocarril entre Campeche y Mérida. Entre tanto el primer Jefe, Carranza, había mandado cerrar el puerto de Progreso para armas y municiones para los rebeldes.

Esto fue señal para un grito en la prensa americana, que decía que Carranza había obstaculizado el comercio de henequén y se ejerció una presión sobre la Asociación de Agricultores Americanos (American Granger Associat.on) para que proteste ante el Departamento de Estado en Washington contra la clausura del Puerto del Progreso, que se decía interrumpía a la exportación de fibra estorbando la fabricación de la cuerda necesaria para los cosecheros americanos.

El primer jefe Carranza recibió un ultimátum del Gobierno Americano por medio de Mr, Silliman, y pidió 24 horas para contestar, pero Mr. Silliman exigió una respuesta inmediata. Esta se dio a las pocas horas, habiendo resuelto los ministros de Carranza, Zubarán y Cabrera, abrir el puerto por cuanto Alvarado había sido mandado a Yucatán y se esperaba que dentro de pocos días podría controlar el puerto. Los rebeldes y yucatecos habían reventado la cañonera mejicana «Progreso» y habrían hecho lo mismo con el trasatlántico «Morro Castle», de la línea Ward, si el capitán no hubiese preferido zarpar para Veracruz.

Argumeda estaba tan seguro del éxito, que llamaron a Huerta para que viniera de España y se juntara con el General Angeles en la revuelta del Norte, mientras Argumeda se abriese camino hacia el Sur, para poner así entre dos fuegos a los constitucionalistas. Pero el plan fracasó y Argumeda y sus amigos rebeldes huyeron a Cuba y los Estados Unidos con su botín. Una comisión revolucionaria había ido a Washington para proponer la segregación de Yucatán bajo el protectorado americano, pero la proposición fue rechazada.

Abelino Montes y sus asociados, el Trust Americano, emplearon toda su influencia para provocar la intervención y para impedir así la supresión del movimiento rebelde contra los constitucionalistas. Su fracaso no los desanimó, en su empeño de subminar y de desacreditar la labor de Carranza y del General Alvarado, que entre tanto había llegado a ser Gobernador de Yucatán.

El 15 de julio de 1915, otro artículo fué publicado en toda la prensa americana. Helo aquí, traducido del «Journal of Commerce» de esa fecha.

Funcionarios en progreso estorban a los americanos que compran sisal

Parece que tienen gran existencia que desean vender primero

Washington, julio 14.—De nuevo hay dificultades en Yucatán en relación con la situación del sisal. Compradores americanos, sobre todo de la International Harvester Co., se han quejado ante el Departamento de Estado; de que las fuerzas de Carranza, les han cortado por completo la exportación de sus productos en Progreso. Representantes de la Harvester Co. dicen, que las facilidades del muelle en Progreso les han sido negadas y que por consiguiente no se puede embarcar sisal comprado hace tiempo. Hace algún tiempo las autoridades de Carranza, que según parece poseen grandes existencias de sisal y desean venderlas a compradores extranjeros, han negado carros a los compradores americanos. Entonces los americanos llevaron su fibra hasta los muelles con carros de mulas y de otras maneras, pero se afirma ahora que no se les facilitan los muelles para el embarque.

El Gobierno está investigando. El Departamento de Marina recibió hace poco la noticia de Progreso, de que los derechos de exportación han sido aumentados y las exportaciones han decrecido en mucho durante el último mes.

Veamos hasta donde los hechos concuerdan con las aseveraciones del Trust y cual la razón verdadera que se esconde tras esa protesta.

En el mes de junio de 1915 Avelino Montes, como agente de la Harvester Company, exportó 64,736 pacas, y todos los interesados independientes juntos 67,570 pacas. Durante los primeros 6 meses de 1915 Montes exportó el 54 % del total. Si comparamos esto con años anteriores, veremos que por ejemplo en 1910 de un total de 558,897 pacas, Montes solo exportó 422,456 pacas, o sea un 72 %. Del resto correspondían 131 ,405 pacas a The Plymouth Cordage Company, 4513 a N. Escalante y C°. y 423 a varios.

Resulta pues, que en 1910 Montes controlaba un 72 %, y en 1915 solamente un 54 % del total. Esto quiere decir que el monopolio ha sido quebrantado poco a poco y los compradores independientes tienen ahora una posibilidad igual a la lucha de la Competencia.

Hasta marzo de 1915 A. Montes dominaba el comercio y fijaba el precio de la fibra de Yucatón. Tan pronto como cayó la revolución bajo Madero mientras continuaba y aun ahora mismo, el valor del peso mejicano ha ido cayendo, hasta el estremo de que en la actualidad equivale apenas a diez cen-

tavos oro. Montes se aprovechó de este cambio y del valor de la moneda imponiendo su propio precio hasta llegar a un nivel, tan bajo como de tres centavos oro por libra. Cuando la Reguladora inició sus labores para el fin de establecer un precio adecuado para la fibra, le Harvester Company y sus agentes lucharon contra ello por todos los medios a su alcance quejándose ya de intromisión en las exportaciones, ya protestando contra lo que llaman intimidación o monopolio.

El encabezamiento que pone el Journal of Commerce a aquel artículo que reproducimos, empieza el ataque en otra línea: La Compañía espera que intervengan los E. U. contra el Gobierno de Yucatán, por que éste ha quebrantado su monopolio. En marzo de 1915 don Juan Zubarán fué nombrado Director de la Reguladora. El precio del henequén estaba a 3 centavos oro. Zubarán lo elevó lentamente hasta 6 centavos. Según la situación, subirá más tal vez, pero se mentendrá en una base equitativa.

Los peones, bajo el dominio de Molina recibían 25 centavos diarios; actualmente les es posible ganar hasta 8 centavos oro, o sea entre 6 y 8 pesos mejicanos. Los hacendados reciben lo que es justo, y voluntariamente pagan una contribución para la reguladora, para que pueda mantener su organización destinada a regular los precios de acuerdo con la situación del mercado.

La Reguladora tiene un capital de unos $ 8,000,000 representados por su equivalente en henequén, y no tiene deudas absolutamente.

Lo que tiene caliente al Trust, es el hecho de que el Gobierno de Yucatán, después de una lucha de años contra la opresión y la explotación, ha logrado en fin ponerlo a raya; más aún, ha invadido el propio campo de la Compañía, fabricando cuerda en Yucatán. La Reguladora cree que su deber primordial es proteger los intereses de los plantadores de henequén, de los obreros y de los peones; que es de su derecho indiscutible manejar sus asuntos en beneficio de estos intereses de Yucatán, sin que pretenda en absoluto tomar revancha contra los opresores de antaño.

En 1910, bajo el dominio de la Harvester Company, el henequén exportado de Progreso produjo al país, vendido en el puerto, la suma total de $ 11.000.000. La misma cantidad de fibra, al precio de venta en los países de consumo, produjo $ 23,000,000: de la diferencia de 12,000,000 las tres cuartas partes se repartía entre el Trust y sus agentes.

En vista de las enormes utilidades sacadas de este negocio de henequén en sólo un año, se observa fácilmente que nadie tiene tanto interés en mantener el estado de cosas a que precedió el establecimiento de la Reguladora, como el señor Montes. Es posible que aún la misma Harvester Company no se da cuenta claramente del juego que se hace tras la escena, puede ser también que el Trust sepa algo. Este artículo fue escrito con el fin de informar al público americano, al Departamento de Estado y a la misma Compañía sobre la verdad de las cosas.

Hasta la fecha el público americano no conoce más que un lado de la cuestión. Yucatán es uno de los Estados más ricos de Méjico. El Gobernador, don Salvador Alvarado, ha demostrado que es un Magistrado justo y bueno, hombre de acción como cumplido diplomático. Uno de los actos primeros de su administración fue abonar la suma de 124,000 pesos sobre la deuda ferroviaria de Yucatán, que asciende a 4,000,000 y debe amortizarse en 40 años. Yucatán es tan rico, que no pide ayuda al Gobierno Central, sino más bien ha ayudado al Gobierno Provisional de Carranza para los gastos necesarios tanto en el país como en el extranjero.

Alvarado ha ayudado para la organización de todos los obreros de Yucatán en sindicatos; ha viajado personalmente por todo el Estado para proclamar la libertad de los peones de sus deudas, por la cual pueden trabajar con quien mejor les plazca.

En el corto tiempo de su Gobierno ha iniciado el fomento de la inmi-

gración y el trabajo en nuevos caminos y ferrocarriles en la parte oriental de Quintana Roo y para la apertura del puerto de Morelos en Yucatán. Escuelas de Agricultura y extensiones de experimentos han sido organizadas para fomentar otros cultivos además del henequén; pero siendo éste el fruto principal del país, el Gobierno está dispuesto a proteger su producción y explotación contra un control injusto y arbitrario.

Esto quiere decir, que la Reguladora debe durar, para beneficio de Yucatán.

(Copiado de *El Imparcial* de San José de Costa Rica, del 24 de octubre de 1915. N.o 54).

Documentos Históricos

Valiosas opiniones

Memorable discurso de don Ricardo Jiménez pronunciado el 13 de abril de 1908

No creo, señores, que se haya presentado en la historia de nuestro país un momento más solemne y de mayor riesgo que éste. Quizás solamente cuando Costa Rica se preparó para resistir la invasión de Walker o la declación absorbente de Rufino Barrios, la situación fué tan grave como la presente. Trátase, en efecto, de ser o no ser: si estos contratos pasan, será el principio del fin.

Cuando se iba a convocar el Congreso pensé que era para llevar a efecto el ultimátum que se les dió a las Compañías en caso de que no aceptaran los contratos y que se conocería de la ley de muellaje, ya que el Gobierno querría estar al unísono con el pueblo, que había aplaudido la creación de ese tributo y rechazado con indignación estos pactos,

¿Y se nos trae el muellaje? No, señores, todo lo contrario. Pensé luego que los nuevos contratos traerían hondas modificaciones, pero no encuentro ninguna. Sí constato que se quiere jugar con nosotros, haciendo que digamos todo lo contrario de nuestra manifestación de ayer, que retractemos las deliberadas soluciones de setiembre. ¿Cuáles son esas modificaciones? Palabras, palabras y más palabras. En este asunto yo he mirado otras cuestiones principales. Primera, que las Compañías deben ayudar al sostenimiento de las cargas públicas, mediante un impuesto proporcional a sus ingentes utilidades. Segundo, que si en lo futuro se siembran nuevas extensiones de terreno, la mitad de los plantíos deben ser costarricenses y la otra mitad de las compañías. Tercera, que es necesario romper el monopolio y obligar para ello al Ferrocarril a bajar su tarifa de transporte de 20 a 10 centavos por racimo.

¿Y qué nos viene ahora? Exactamente lo mismo. En ciertos puntos la Compañía ha cedido, pero su condescendencia no es sino aparente. Es verdad que, complaciendo la voluntad general, se obliga a pagar el impuesto de un centavo, pero de otro lado le disminuye al bananero ese mismo centavo, de manera que quien paga realmente la contribución es el costarricense. Mr. Preston ha querido en esto hacer lo que el lobo de la fábula: vestirse con piel de oveja, pero a pesar de ello no pudo esconder ni el hocico ni las pezuñas.

¿Cuáles son las razones que se han tenido para discutir con tanta premura estos contratos?

El señor Jiménez (C. M.) contestó brevemente lo que había de contestar. Dícese que son los bananeros quienes han urgido la definición de estos asuntos; pero ya sabemos que ellos han obrado por mandato de la *United* y que de sus oficinas ha partido el memorial y así, nuevos Abrahanes, reciben desde lo alto la orden de sacrificar a su hijo; no a su hijo, sino a ellos mismos.

El profeta bíblico oyó la voz que detenía la ejecución del terrible fallo, pero ellos se ven obligados a obedecer hasta el fin la voluntad de sus amos y hacen más de lo que hacía Sancho cuando don Quijote, para desencantar la princesa de sus ensueños, le rogaba que se diera mil azotes. El fiel escudero, a pesar de que tenía la perspectiva de la ínsula Barataria, no se dió los azotes. *No podemos, pues, darle ninguna importancia a la declaración de los bananeros, pues que no hacen sino obedecr la voluntad de sus patrones pero, en todo caso, así como el Estado no puede permitir que el viajero asaltado en el camino por una cuadrilla de bandoleros, entregue voluntario su bolsa, tampoco puede estar anuente a que los ciudadanos, aún con su aquiescencia, puedan ser robados, y así se hace necesario vigilar a esas grandes entidades que se han adueñado de nuestros muelles, de nuestros ferrocarriles, de nuestras tierras, a fin de que no rompan la armonía de la República, de que no haya clases privilegiadas y de que se cumpla la regla del gran presidente americano que brindaba oportunidades iguales para todos los ciudadanos; pero para ninguno privilegios. Si estos contratos llegaran a firmarse, la República caería en un ocaso permanente, en las tinieblas de la noche.*

¿En dónde está, pregunto, esa industria amenazada?

¿O es que quieren que la United tenga asegurados para siempre los emolumentos de su negocio? Hasta hoy se ha visto que los que se dedican al cultivo del café o a la cría de ganados, no exigen la estabilidad de sus empresas y saben que deben atenerse únicamente a su trabajo y a la buena suerte; pero ellos, los magnates de Boston, los que no trabajan y si exprimen la riqueza de nuestro suelo, quieren dormir tranquilos y que la vaca lechera no llegue a secarse.

Hasta hoy sonaba en mis oídos el justo llamamiento del maestro: *venid a mí los que seáis cargados de penas, pues yo os ayudaré:* pero ahora los millonarios truecan aquella consoladora sentencia y dicen: *vosotros los que estáis cargados por el botín, venid a mí.*

Y en esa virtud, bajo su presión, hace moverse a sus criaturas y recoger firmas como las que se ven en ciertos memoriales para adular a los poderosos. Y que el poder de la *United* es grande no se niega. Sus diez millones (1) de rentas superan los de nuestros presupuestos. No es, pues de extrañar que ese movimiento de los infelices bananeros lo impulse el trust y por ello no debemos prestarle fe a un tan burdo artificio.

El otro motivo que tiene el Poder Ejecutivo para el envío de esos contratos al conocimiento de la Cámara es el de que facilitarían el Convenio iniciado con los Tenedores de Bonos, pero yo advierto en esto que se nos da el asunto por dósis homeopáticas y como por entregas. Si efectivante estos contratos van a contribuir al arreglo de la Deuda Exterior, ¿por qué no se nos da a conocer ese arreglo, por qué no se nos explica el papel que van a desempeñar los míseros 200,000 colones en el océano de la deuda inglesa?

Ahora, si el convenio no existe, por qué no se deja este asunto para más tarde, para cuando se realice el arreglo? Por lo menos así podrá el país tener la libertad para disponer, en consonancia con la necesidad de entonces, de esta renta que hoy tmprudentemente se va a estancar.

Si el país en masa condenó estos pactos en setiembre último, no hay motivo para resucitarlos.

Yo me opongo a ellos y lucharé hasta el fin por que mis compañeros los desaprueben.

He aquí mis razones.

I—Jamás he sido partidario de que se le ponga impuesto al bananero

---

(1) En 1927 fue de $ 19,621,430-70 dólares.

productor. Lo que me indignaba era ver que salía un río de riqueza mayor que el que inundaba en los tiempos coloniales a los Reyes de España. *Hoy los accionistas de Boston se bañan anualmente en los cinco o diez millones que nuestra esquilmada tierra les envía.* Y *pedíamos que contribuyeran de algún modo a las cargas públicas, ya que no pagan impuesto alguno, ni en vida, ni siquiera cuando mueran, tanto más por que la UNITED, como la Iglesia Católica, no mueren nunca.*

¿Por qué han de pagar los bananeros, que sufren las calamidades del negocio y que la mayor parte del tiempo han salido arruinados? Y si recordamos los nombres de los primeros costarricenses que emprendieron este negocio, veremos que don Manuel Argüello, padre —bien entendido— don Ramón Quirós, el General Víctor Guardia, don Juan Venero y tantos otros, *salieron de la Línea Vieja con las manos en la cabeza sin dejar en ella más que el recuerdo de su ruina y el nombre de sus haciendas.* Conozco el caso de un bananero que invirtió 35 mil pesos en una hacienda, empresto 58 mil más en formarla y después tuvo que abandonarla por este último precio a los acaparadores de siempre. Conozco el caso de otro socio de Mr. Keith que sólo recogía la ganancia de cuatro pesos anuales por hectárea y el de otro que ha tenido por mes una pérdida continua de mil colones. El pequeño círculo de los privilegiados obtiene una ganancia de 4 %, pero estos no son sino 8 o 10 costarricenses. Mi tesis es, que *el que suda calenturas permanezca exento de todo impuesto y que se obligue a pagarlo a los millonarios de Boston que se alimentan de pavos trufados, comen perdices y beben champagne.*

II.—Temo estos contratos por los precedentes que se sientan. Los precedentes son como las cuñas: abren una pequeña rajadura que al principio es imperceptible, pero dos o tres golpes de maza hacen estallar el árbol más vigoroso.

¿Cuál es el peligro de los Gobiernos democráticos? El peculado. *Sólo son libres los pueblos cuyo Gobierno está. como en Inglaterra y Chile. en manos de gente rica, que no busca en la política la satisfacctón de necesidades materiales sino otra de orden superior. El gran daño de estos países es el peculado.*

Así como en Roma el lujo y los placeres aumentaban la corrupción de las costumbres y la putrefacción política, así entre nosotros el deseo de confort y bienestar provocan estos negocios de millones que al fin y al cabo satisfacen esa sed de lujo y de placeres. Recuerdo que en mayo pasado, cuando tuve el honor de presentar el proyecto del muellaje, como emitiera análogas ideas, uno de los señores diputados decía: yo no conozco a Mr. Keith; otro afirmaba que sí tenía relaciones con él, pero que eso no haría variar su criterio honrado. ¿Pero, señores, sois imprudentes? Si es verdad que tenéis buena salud moral y sois robustos para resistir a las tentaciones del dinero, dejáis el campo abierto para que otros, más débiles, caigan en esas tentaciones que hoy vosotros rechazáis.

Hay muchos administradores que de lo que se ocupan es de embellecer nuestras ciudades y de vivir holgadamente, diciendo que mañana nuestros hijos gozarán de las ventajas materiales que con los empréstitos se obtengan: pero es una malísima política,—la misma que llevó al abismo a los Borbones que para disipar en locos placeres las fuerzas de la Nación,—arrendaban todas las entradas públicas. De ese régimen nació la Revolución Francesa.

III.—*El otro peligro que vamos corriendo es el de nuestra autonomía. Ya se sabe que las Compañías sólo se dirigen por su interés propio y que la United hace mucho tiempo que persigue el trinnfo, que está mny próxima a obtener. Sus hombres no quieren a Costa Rica. Durante la presente crisis los hemos visto recoger el oro americano y, para aumentar las dificultades, suspender el giro de letras.*

En todo concesionario, dice el insigne pensador Pérez Triana, hay un reclamante potencial. ¡Qué difícil es discutir con los extranjeros!

Antes nuestra situación era mejor. Discutíamos con los ingleses, que al fin eran más suaves, y teníamos a los Estados Unidos, que según su tradicional política, eran los protectores de estas tierras; hoy no los tenemos nosotros frente a los americanos. Hay quienes aseguran que el peligro ya no existe, puesto que las Compañías admitieron la cláusula de la no intervención diplomática, pero eso no significa gran cosa.

Antes, nuestra situación era malísima: pero el peligro no ha desaparecido. *El Gobierno de los Estados Unidos tiene por norma proteger a sus nacionales, aun a pesar ds ellos mismos. Así se lo he oído yo al Ministro Merry en la Secretaría de Relaciones Exteriores, con motivo de la reclamación de un americano y así sé yo que cuando esta Cámara aprobó la la ley del muellaje, Mr, Preston corrió a Washington a ponerle la queja a Mr. Root.*

Dicen que todo esto es sencillo: que los contratos son transparentes, pero todo eso es palabrería.

Demuestra en seguida el orador de modo irrefutable la vaguedad y el peligro de la cláusula relativa a la extensión de nuevos ramales y afirma que día por día el incremento del negocio bananero es mayor, que la Compañía no cesa de medir, de trabajar, de comprar y de hacer nuevos plantíos.

Los rumores de estancamiento son falsos y expresamente propalados para impresionar a los señores diputados. Costa Rica lleva la corona de la industria, sobre todo desde que Guatemala ha resultado un desastre para la Compañía.

La United Fruit es dueña de casi todo Talamanca. Sí mañana quiere construir ferrocarriles ¿podrá hacerlo mediante la cláusula III del segundo contrato, sin solicitar la venia del Gobierno? Creemos que sí, pues eso se haría en sus propios terrenos.

A esto vamos.

¿Por qué no obliga el Gobierno a las Compañías a cumplir con sus deberes? Si gastara la mitad de la energía que emplea en el logro de sus intentos electorales, sería otro cantar.

Pero no se atreve ante las compañías y por más que se denuncien todos los días por la prensa y por la materialidad de las catástrofes el pésimo estado de las líneas ferrocarrileras y del material rodante, el Gobierno guarda silencio.

No ha mucho llegó a esta ciudad en busca de justicia el padre de aquel pobre muchacho que pereció en la catástrofe del puente del Destierro y hubo de regresar perfectamente desconsolado. Se hacía la ilusión de que el Ferrocarril pagaría la justa indemnización? ¡Qué disparate!

Los puentes están en ruina (1); el de Madre de Dios todo torcido y estrujado como el corazón de los costarricenses ante el horror de las catástrofes.

¿Y qué hace, entre tanto, el Gobierno?

Nada; esta era la ocasión de poner coto a tales abusos, pero a este respecto nada se prevee.

¿Qué sucederá cuando las Compañías estén en posesión de estas ventajas?

Volveránse insoportables con cada nueva concesión, enflaqueceremos a la República y más contados serán los días que nos quedan de vida independiente. Obsérvese cuál ha sido la conducta de los Estados Unidos en México, California y Tejas, en Hawai, Filipinas, Cuba, Puerto Rico y Panamá; en esta última sobre todo, condenada a morir de un momento a

---

(1) Actualmente también se encuentran en mal estado.

otro. República de sainete o de ópera bufa, creada para un día.

Es verdad que al principio algunas creyeron que aquello era verdad y mientras se repartían los diez millones tomaban a serio el asunto. Los americanos diéronle los contratos de abasto, pero bien pronto éstos vencieron y los panameños no volvieron a ver su renovación.

Eso es lo que quieren con nosotros?

Los que piensan que estas cláusulas vienen a favorecer a los particulares están muy engañados. *Los únicos que realmente se aprovecharán del negocio son pocos y muy contados. Los que están pegados de la tetilla de Mr. Keith; sus parientes o sus amigos que ocupan muy encumbradas situaciones.*

Estas vaguedades, estas estipulaciones ambiguas, traerán en lo futuro grandes dificultades. Si yo las señalo no es por espíritu de oposición, como se dice ridículamente, pues valdría tanto pensar que el Presidente de la República nos manda estos contratos por enfrentarse a nosotros,

Las naciones poderosas no están dispuestas a reconocer a los tribunales de las naciones débiles, y siempre que los intereses de sus nacionales estén en tela de juicio, pretenden, cuando esos intereses son suficientemete importantes para ello, que el litigio se decida o por los tribunales de ellas mismas o por tribunales *ad hoc*. ¿Se quieren ejemplos? Búsquense en Centro América, en donde—en Nicaragua—los ingleses han recaudado indemnizaciones con el argumento incontestable de sus barcos acorazados en el puerto de Corinto; búsquense en El Salvador, en donde los Estados Unidos impusieron el pago de la escandalosa reclamación Burrell, que importó más de medio millón de dollars y cuya base fue un zancudo de patrañas hábilmente respaldadas con influencias políticas en Washington; búsquense en Venezuela, en las reclamaciones relativas a los depósitos de asfalto, patrocinadas por el Gobierno de Francia, y si eso no bastare, prosígase la búsqueda en todos los países del continente americano, en la seguridad de que se hallarían innúmeros casos en que, como en los citados, a pesar de haberse estatuído la jurisdicción de los tribunales del país otorgador de la concesión, se ha hecho caso omiso de esta estipulación y se ha humillado por medio de la fuerza, con mayor o menor éxito, a la nación americana.

Otro ejemplo de oscuridad o de engaño:

El contrato estipula que la Compañía deberá ofrecer en los años corriente y de 1909 nuevos contratos para la siembra de bananos, en una extensión de 2,800 hectáreas, que debe quedar comprendida dentro de la zona habilitada, o sea desde La Junta hasta el mar, en las llanuras de Santa Clara y a un lado y otro de las líneas, con tal de que el nuevo plantador no tuviere más de 50 hectáreas sembradas. Pero pregunto yo: ¿cuál es el propietario de terrenos, a la orilla de las líneas, que no tiene aquella extensión sembrada?

Los remates últimos de *gractas* han demostrado que casi no quedan tierras apropiadas para el cultivo. *Los hemos visto, como la gallina que quiere poner y no encuentra nido, corriendo detrás de los más conocedores a localizar en un punto su denuncio y luego alzarlo para situarlo en otro paraje y de allí arrancar de nuevo.*

Por ello se dice que si hoy quisieran localizarse todas esas *gracias*, aplicadas a la región de Santa Clara, habría que hacerlo en plena mar.

Hace después el orador el análisis de la conducta de los americanos durante la guerra nacional; dice cómo el *gingoismo* americano provocó el conflicto con España y recuerda la declaración de Mr. Root respecto a la vigilancia y tutoría de Estados Unidos sobre la América Central. Compara el expansionamiento yankee con el espíritu conquistador de los romanos y aconseja evitar las ocasiones de contacto con aquellas gentes, tan expuestas a los peligros indicados en el pasaje que había leído de Pérez Triana,

Bryan, dice, ha declarado que la única guerra posible con los trutst es la guerra de exterminio. Nosotros no tenemos más camino, siguiendo al gran demócrata, que hacerles el suelo tan caliente a las Campañías que tengan que tomar los vapores para Boston.

Hay quienes dicen que no es posible oponerse a la corriente de civilización, que esto se convertirá en un emporio de rIqueza, etc. Y yo pregunto lo que diría el cacique Correque, a quien se le enseñara nuestro hermoso teatro, nuestros parques, y a San José en sus días de gran gala, a cambio de su predominio ya extinguido? *Ah! el pobre indio tendría que admirar esos espléndidos adelantos, pero los despreciaría, comparándolos con su libertad y sus tierras perdidas.*

Tal es el fenómeno ocurrido en Irlanda: un grupo de ricos ingleses se posesionó de sus tierras, la diferencia es que el Gobierno justo de Inglaterra las ha ido devolviendo.

Creen ustedes que el Gobierno de Washington hará lo mismo con nosotros?

Los señores diputados que tratan con Mr. Kitckock, se engañan cuando ven sus modales suaves y amanerados.

Mañana, el día que la United domine, ni el señor Presidente ni sus Ministros serán, a sus ojos, buenos ni para porteros.

Los americanos que, en su orgullo, no consintieron en el levísimo impuesto del té, no tendrán piedad alguna para nosotros.

Aún es tiempo de que nos defendamos, de que no permitamos el desarrollo escandaloso de esas fortunas y, así como la ley prohibe a la iglesia católica que estanque la propiedad territorial en sus manos muertas, *así puede y debe prohibir que esos inmensos espacios de tierra caigan en las manos—no muertas sino matadoras—de la Frutera.* Sí, señores, será muy importante y muy benéfico para el país que se ensanche la industria bananera, pero no debemos confundir: la tierra no es el fin, es el medio para que se fortifique la raza. *No debemos sacrificar el hombre a la planta. En Atenas—la más pequeña, pero la más célebre república de la historia—la tierra era estéril, pero la planta hombre creció admirable; allí había menos luz y menos lujo en las casas, pero más luz y más civismo en las conciencias. Que crezca el banano, pero que no muera el arbolito de nuestros mayores, estampado en nuestras monedas antiguas con la leyenda: «crezca libre y fecundo».*

El mayor bien que podeis hacer a vuestro Presidente es rechazar esos contratos. ¡Algún día él sabrá agradecéroslo!

Pero sobre todo, señores, salvad vuestro nombre y salvad la República! Salvad vuestro nombre del oprobio y de las maldiciones de la historia! Y salvad la República de la guera feroz y mortal del extranjero.

(Aplausos nutridísimos en las barras, con exclamaciones de *muy bien, muy bien*).

(*La República*, 15 de abril de 1908).

Brillante discurso del Lic. don Ricardo Jiménez, pronunciado el 28 de agosto de 1907

Señores diputados:

Siento mucho tener que oponerme a la moción del señor Faerron. Reconozco que hay en ella, cierto espíritu de justicia, puesto que entra en el camino de las modificaciones. ¿Pero cómo podría ser de otro modo después de que no hay persona importante de viso y conocida en el país que no las haya aconsejado? Después de las opiniones del doctor Durán, de don Bernardo Soto, después de la última carta del ex-Presidente Esquivel, que más que escrita está esculpida en mármol y así quedará gravada en el recuerdo de los costarricenses. Después del sacudimiento y de la enorme reacción de la opinión pública, es imposible que esos contratos, aunque de modo velado e hipócrita no se modifiquen.

Mi idea es que el impuesto no debe ser menor de 2 y medio centavos oro, que debe pagarlo la Compañía y en la sin remedio, que el plazo del contrato no debe de exceder de 10 años. Pues no creo que el Congreso tenga facultades para disponer indefinidamente de las rentas públicas; y así, cuando el abogado don Anibal Santos calificaba de monstruoso el contrato en que se pactara con una compañía extranjera el impuesto de exportación, como monstruoso lo sería el que se celebrase para que no se pagara el de timbre, consignaba una profunda verdad de derecho constitucional. ¿En virtud de qué facultades se arroga el Congreso el derecho de cortarle las libertades a nuestras futuras asambleas?

La renta es como la sangre de nuestrrs venas: no permite tropiezos a riesgo de que se paralice la existencia. Eso tiene el grave inconveniente de que el partido político triunfante, tratará de hacer larguísimos contratos con todas las Compañías del país para obtener una vida fácil aunque artificial para el país. Es, pues, necesario poner a salvo la soberanía de Costa Rica y dejar su libertad de acción a los futuros congresos. Mr. Keith, que nada puede directamente contra ella, ocurre a medios indirectos y dice: que ya que no puede evitar que el país establezca sus impuestos, consigamos por lo menos que éstos sean moderados, casi nulos durante un largo plazo. ¿Y qué va a pasar, señores? Que sólo los muertos de hambre, que sólo los pobres pagarán. Pasará lo que en Francia antes de la Revolución. La nobleza y el clero tenían todas las ventajas; la clase media pagaba sus lujos y sus caprichos. Allí hubo un recurso: la revolución, pero aquí no lo tenemos. Las compañías detrás del escudo de estos contratos, que ciertos costarricenses le forjan, tendrán el apoyo de su país de origen.

Se ha hablado mucho de este asunto. Ha habido calurosas discusiones y la imaginación entre tantos esfuerzos, se pierde y desorienta. Volvamos al principio. ¿De dónde ha partido este movimiento? ¿De dónde el naci-

miento de esta cuestión económica? El señor Presidente de la República en su mensaje del 8 de mayo último, abrió la discusión que vino a culminar en la cúspide estéril e ingrata de estos pactos. Es necesario, decía el señor Presidente, que Costa Rica salga de la lista negra de los deudores insolventes en el rol de las naciones y para ello hay que pensar en establecer un impuesto sobre la exportación de banano. Tal fue el principio de la cuestión: debemos pagar la Deuda Exterior. Para ello se necesitan ₡700.000. pues no hay quien pretenda que doscientos mil colones sean suficientes y por tanto quien no se admire de la incongruencia que hay entre los buenos propósitos del mensaje y la moción de Faerron.

Este Congreso, olvidando el sabio precepto de Gambetta, de que en política las cuestiones deben resolverse en serie, ha preferido tomarlas en haz y así se han tratado todos los más graves problemas de la vida nacional. No creo que el Presidente de la República haya hecho aquella manifestación del mensaje sólo por contentar a los ingleses, como no creo que por conquistar simpatías políticas lanzara el empréstito del Ferrocarril a Puntarenas. El ha sido sincero; pero eso no quita que para el servicio de la Deuda Inglesa sean de necesidad imperiosa setecientos mil colones.

Que para atender el empréstito Cook necesitamos doscientos mil; y que el de cañería y cloacas nos demande una suma igual? Total, que en breve plazo será necesario un millón de colones por lo menos, que el Ministro de Hacienda tendrá que girar contra el Erario, aparte de los ocho millones que son indispensables para el servicio general. Y yo pregunto, ¿con qué se va a pagar? ¿De dónde se va a sacar esa suma? Y esta pregunta que hoy renuevo nadie la ha contestado ni se contestará probablemente.

Se sale con que Limón es muy próspero y que ese desarrollo se debe a la United con la cual es imposible combatir; pero nadie se nos enfrenta, ni contesta nuestros argumentos.

La misión del hombre de Estado es vigilar por el adelanto y el progreso del país; pero también lo es de atender al buen nombre del Erario.

¿Y dónde está ese millón que el país requiere para hacer frente a los compromisos que éste mismo Congreso ha creado? Por toda respuesta se pretende proveer a aquella ingente necesidad con doscientos mil colones. Lo demás se nos dice que nos vendrá de Limón; que las entradas que causa la United pasan de dos millones.

Y yo vuelvo a decir: ¿qué pruebas hay de ello? Esos son idilios y ditirambos líricos; por desgracia la poesía está hoy en decadencia y nadie cree en ella. La realidad de las cosas está en la Memoria de Hacienda que demuestra a los que quieran leerla, que la renta aduanera producida por la United, no pasa de ochocientos mil colones.

Anuncian los optimistas que en la producción que va a duplicarse se duplicarán las rentas; y yo pienso que si con el desarrollo actual la Compañía sólo produce ochocientos mil colones, con las pobres 2,800 hectáreas de nuevas siembras mal puede doblarse la entrada aduanera,

Es imposiple en efecto que podamos tener la seguridad de ese incremento que profetizan los defensores de la United; para que él se verifique, es necesario un aumento de brazos difícil de obtener; la extensión de nuevos ferrocarriles, la llegada de nuevos vapores, la apertura de mercados aún no explotados, y todo esto necesita largo tiempo y mucho dinero.

Tenemos, pues, que consignar un millón, y ¿qué plan ha propuesto el Gobierno? ¿A quién le vamos a poner esa carga? ¿A los costarricenses de la meseta Central, o a los exportadores de bananos?

Dícese que en buena economía los artículos de exportación no deben gravarse; pero señores, en economía política no hay dogmas, no hay principios fijos. El mismo señor Yglesias, quien últimamente se muestra partidario

de apuella fórmula ¿qué hizo? Gravó el café, y no con un impuesto moderado sino con una inmensa carga, no para satisfacer la necesidad apremiante que hoy tenemos, sino para levantar este teatro desproporcionado a nuestra sociedad. Cuando hay que resolver un problema tan grave y urgente como el que hoy tenemos por delante, cuando hay que afrontar una situación que no es posible rehuir, ¿a qué invocar fórmulas dudosas y pretextos abstractos?

En la práctica vemos que el monopolio de licores es uno de los más detestables sistemas y sin embargo la necesidad nos obliga a aumentario. Total que en ésto es preciso seguir una máxima más racional; el impuesto debe pagarse, no por el más afligido sino por aquel que siendo más robusto pueda soportarlo.

Si el banano es un buen negocio no se puede afirmar que lo sea para el productor, que lo más que deriva como ganancia neta es un veinte por ciento del capital invertido en sus plantaciones; el de la verdadera ganancia es el exportador, que según cálculos hechos por un diputado de la mayoría, don Francisco Jiménez O., PERCIBE POR CADA RACIMO LA SUMA DE SETENTA Y CINCO CENTIMOS ORO, CON CUYO CALCULO LA COMPAÑIA TENDRRIA UNA UTILIDAD NETA AL AÑO DE SIETE MILLONES Y MEDIO ORO O SEAN MAS DE 15 MILLONES DE COLONES.

En un recorte de un periódico de fecha 22 de junio último, de Boston, que acabo de recibir, se dice que las utilidades netas de la United, hasta el 31 de junio pasado se elevan a más de setecientos cincuenta mil dólares, más que en los seis meses corresponnientes al año anterior y se calcula que la utilidad líquida excederá en más de un millón a la del pasado año. En total la utitidad de la United monta a cinco millones y medio de dólares al año. ¿Qué son las entradas de nuestro Gobierno al lado de esas cifras? En qué peligro no estamos los costarricenses cuando aquí sabemos que nuestros gobiernos se sostienen por las bayonetas, DIGO MAL, POR EL MIEDO A LAS BALLONETAS Y POR EL CHEQUE.

Dentro de los inmensos caudales de la Frutera, ¿quién no estará cogido de un modo o de otro? Su poder es enorme.

Con motivo de las preguntas que los diputados hicimos para pulsar la opinión pública, he recibido varias excusas de personas que aún sosteteniendo nuestras mismas ideas no se atreven a hacer la manifestación por temor de que el hijo, el padre o el hermano caiga en desgracia de la poderosa Compañía. Estas son realidades. Siendo, pues, como son, tan pingües las ganancias de la United, ¿por qué no le hemos de exigir el pago de dos y medio centavos oro? Algunos se asustan de ello y dicen que Limón es un vergel, que el oro cunde allí a montones, que es necesario no detener ese prodigioso incremento. Otros amenazan conque la Compañía se va. Demuestra el señor Jiménez que ello no es POSIBLE PORQUE LA COMPAÑIA ESTÁ INTERESADA EN TENER SUS CULTIVOS EN VARIOS PAISES Y PRUDENTEMENTE COLOCA SUS HUEVOS EN CESTOS DIFERENTES. Porque el cultivo aquí en Costa Rica es más barato y porque nuestra fruta es de mejor calidad. La negativa de la United a pagar el IMPUESTO FUNDADA EN LOS GRANDES BENEFICIOS QUE LE HA HECHO AL PAIS, SERIA IGUAL A LA QUE TUVIERE EL SEÑOR STEINWORTH DE NO PAGAR LOS IMPUESTOS PORQUE HA EDIFICADO UN PALACIO Y PORQUE SUS NUMEROSOS EMPLEDOS LO SATISFACEN. Ese argumento no es bueno. LO HACEN EN DEFECTO DE OTROS, PARA DEFENDER ESTOS CONTRATOS QUE SOLO EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA y el Presidente del Congreso se atreven a defender.

Nos decía el señor Casorla, que Costa Rica no tiene que fundar un

monopolio natural; sin embargo yo doy datos y él no da ninguno. YO VEO LAS COTIZACIONES DE LOS MERCADOS Y CONTRASTO LA SUPERIORIDAD DE NUESTRAS TIERRAS Y DE NUESTRA FRUTA.

Contra esto, qué se me contesta? Nada. Me pasmo al ver que el Gobierno está en el abecé de la cuestión y que el Presidente de la República diga que la diferencia entre un racimo de 1ª. y uno de 2ª. está únicamente en el vástago, cuando es bien sabido que el racimo de 1.ª es el de 9 manos en adelante, que por consiguiente pesa más que el de 2.ª Se lamenta el orador de que el Gobierno antes de entrar en el estudio de estos asuntos, no haya recogido los datos necesarios mandando ingenieros agrónomos a estudiar los plantíos en todos los países bananeros, de que no haya enviado una legación PARA FORMAR UNA LIGA CONTRA LOS QUE COMPRAN BANANOS Y ENTRA LUEGO A DEMOSTRAR QUE ES IMPOSIBLE EL CUMPLIMIENTO DE LA AMENAZA DE QUE LA COMPAÑIA ABANDONARA SUS CULTIVOS Y LEVANTARA SUS REALES. En Jamaica dijo, se paga por el derecho de muellaje 4 céntimos de colón y nosotros nos quedamos muy ufanos recibiendo como impuesto una cantidad menor por ese servicio.

Nosotros le ponemos carga a quien no la puede llevar y pretendemos que sea una realidad la fábula del caballo y el mudo que agobiado por el peso que a aquel correspondía, cayó exámine en medio del camino.

Hace un admirable paralelo entre lo que realmente paga ei pobre habitante de Limón y el millonario Preston. Cuando aquel necesita trabajar 100 minutos al día para quedar en paz con el Estado, Preston en 12 segundos satisface su contribución. ¿Pero cómo comparar, se dirá, a Preston con el negro? A eso contesto con las célebres palabras, «en la trata de negros lo más negro no es el negro» y aquí lo más negro es Mr. Preston. Y HAY QUIEN PRETENDA QUE MR. PRESTON ES UNA GRAN INTELIGENCIA. NO PROSTITUYAMOS LAS PALABRAS, SEÑORES. INTELIGENTE FUE NEWTON AL DESCUBRIR LA LEY DE LA GRAVEDAD; LO FUE COLON DESCUBRIENDO UN MUNDO A TRAVES DE LO DESCONOCIDO; LO FUE GOETHE QUE CREO A FAUSTO; LO FUE LINCOLN ROMPIENDO LAS CADENAS DE LA ESCLAVITUD; PERO COMO CONCEDERLES INTELIGENCIA A LOS AVENTUREROS DEL CAMINO QUE SE COMBINAN EN CUADRILLA PARA EL EXITO DE SUS NEGOCIACIONES Y QUE EN SUS PROPOSITOS NO TIENEN OTRA MAXIMA QUE LA DEL GENERAL QUESADA PARA MEDRAR EN LA VIDA: PACIENCIA Y MALA INTENCION.

Insiste en que no se den argumentos; en la debilidad de nuestros hombres públicos, que no tienen para luchar la energía suficiente y en que se quiere hacer de nosotros una raza de liebres olvidando las grandes tradiciones de nuestros bisabuelos, que supieron conquistar la independencia y de nuestros abuelos qne lograron mantenerla. Ellos nos legaron esas gloriosas hazañas; nosotros, ¿qué vamos a dejar a nuestros hijos? Nos quedamos muy satisfechos con la pérdida de nuestro territorio y con estos arreglos femeninos que hoy nos proponen.

En cambio todo esto no tiene ninguna dificultad; pero señores: ¿hemos venido aquí por ventura, a adormecernos sobre nuestros asientos de resortes? No: hay algo más noble, más viril; hemos venido a luchar y a defender los intereses de Costa Rica y a combatir, CUALQUIERA QUE SEA EL RIESGO, LOS AVANCES DE LA FRUTERA Y LAS DEBILIDADES DE LOS HOMBRES DE GOBIERNO. En 1856 se presentó la misma situación: algunos le decían a don Juanito Mora que la guerra no era posible: pero aquellos hombres tenían, como dijo el historiador Montúfar, el patriotismo en la faltriquera; dichosamente nuestro prócer no les prestó oídos y fue a la guerra y venció. Hoy día el partido de la paz está en el poder y tiene comprimida el alma nácional: Quieren hacernos dignos émulos de la China: PERO

SOMOS PEORES QUE ELLOS. PUESTO QUE HUBO UN DIA EN QUE LOS CHINOS SE ALZARON Y EN ESPANTOSA CARNICERIA CASTIGARON A SUS CONQUISTADORES.

Nosotros no comprendemos que lo que ha hecho los grandes pueblos es la energía y el civismo de los ciudadanos: son las memorables palabras de Grant, que al estallar la guerra de secesión dijo: aseguremos que nuestra causa es justa y go ahead; es Bismark que ante las amenazas de Europa, declaraba que sólo temía las iras de su Dios; es el generoso diputado francés que previendo los perjuicios de la abolición de la esclavitud, decía: hágase justicia y perezca el mundo. Pero estos hombres, señores, no son los que han formado aquellos grandes pueblos. Su hermosa aparición es la florescencia robusta del árbol del civismo. Armémonos en guerra. NOS PREOCUPAMOS DEL STEGOMIA FASCIATUR DE LA FIEBRE AMARILLA Y NO PARAMOS MIENTES EN LA STEGOMIA PRESTONIANA.
Admiramos esa bella ciudad de Limón que parece no fuera de Costa Rica; la vemos sentada sobre una roca de coral próspera y venturosa, pero no miramos también que está sentada sobre la roca negra de la injusticja y de la miseria de nuestra sociedad.

(*La República*, 29 de agosto de 1907).

Discurso del Lic. don Ricardo Jiménez, pronunciado el 2 de mayo de 1907

Ayer se escuchaban en esta Cámara las palabras del señor Presidente de la República relativas a la mala situación pecuniaria, el dolor que sentía viendo a nuestro país figurar entre las naciones insolventes y a la necesidad de iniciar los medios de solventar las dificultades actuales. Siento una alegría indecible en ayudar al señor Presidente en su patriótico intento. No hay costarricense que no mire con vergüenza la situación porque si es verdad que Costa Rica ocupa el primer lugar entre los países productores de café, por la calidad espléndida del fruto, también lo es que ocupa el primer puesto entre las naciones insolventes. No es posible que perduremos en este infeliz estado. Enormes males en lo moral y en lo material son su obligada consecuencia.

La conciencia nacional se abaja y se oprime, porque si los humildes, los de las capas inferiores ven el desenvuelto manejo de los gobernantes, darán pábulo a su despreocupación; su conducta será la del egoísmo; imitando a los de arriba tratarán de conseguir dinero, de aumentar sus deudas y de no pagar.

De otra parte, aleja en el exterior los recursos del crédito y será obligada la reflexión de que si los gobernantes no se preocupan de los compromisos nacionales no hay que esperar que lo hagan los particulares.

La prolongación de nuestra apatía pone al crédito nacional en mayores apuros. Hace pocos días un Ministro inglés manifestó en el Parlamento la necesidad de mejorar la deuda externa. Qué había sucedido para que el representante del poderoso Gobierno Inglés se expresara así? Nada, casi nada, un desmayo, un declino insignificante en sus pagos.

Y nosotros, sin embargo en nuestro inmenso descrédito permanecemos impasivos y no vemos que de un momento a otro en estos inseguros países de la América Latina podemos vernos en dificultades muy grandes, y ellos nos encontrarán con el crédito en el suelo. Si esas calamidades vienen no tendremos a quien recurrir, nos olvidamos señores, que es el dinero el nervio de la guerra.

Hay, pues, por tantos y tantos motivos, obligación de pensar en nuestros compromisos, en los medios para satisfacerlos y de mantener alto el crédito de la nación.

Otro peligro que hasta ahora no nos amenaza si no de lejos es, el de que se nos exija el pago de la deuda, pues a nadie se escapa que si Mr. Root y los americanos se muestran firmes partidarios de la doctrina de Drago, es por que han querido borrar la penosa impresión de su conducta en Panamá, y hoy a pesar de aquella intervención que comprometió y fraccionó la soberanía de nuestra hermana quieren mostrarse protectores de la

América Latina y no permiten el cobro por la fuerza de las deudas extranjeras; pero llegará el momento en que tales intentos cambien. Así hemos oído a Mr. Roosevelt que los Estados Unidos no permitirán la violación del territorio americano, pero sí el cobro de las deudas internacionales, dando por última fórmula la de constituirse ellos en colectores de tales deudas. El anuncio de este peligro tiene por objeto el evitar a nuestra patria aquella humillación.

Y con qué medios contamos para evitarlo?

Se piensa en primer término en la posibilidad de reducir la deuda, pero dudo mucho que ello sea posible ya que varias veces, se ha obtenido la rebaja sin que por ello el país haya cumplido los nuevos arreglos.

Hay pues poquísima confianza en nuestros acreedores.

Otro medio sería el de hacer economías en nuestro presupuesto, pero ya hemos visto y aquí están los números, que si las rentas del país han ido en aumento nada se ha hecho sin embargo que signifique un positivo bien para la República.

Se aumentan los empleados, se fabrican hermosos edificios, se hacen gastos, útiles es verdad, pero nada en realidad que restablezca nuestro crédito. Aquí nos pasa con nuestras deudas lo que en los Estados Unidos con el gorgojo y la planta del algodón. La tierra produce inmensos rendimientos y el gorgojo se encarga de destruirlos y después de la exuberancia de la primavera no queda ante los afligidos ojos sinó una sábana inmensa de pétalos de la afligida flor. Nada hay que esperar, el café que es el producto nacional por excelencia permanece estacionario.

Están los bananos pero los bananeros no son de Costa Rica

Hay por fin otro medio: el de los empréstitos. Pero respecto de éstos hay que decir que dar dinero a un joven es como darle guaro a un borracho. Darle crédito a la República sería ¡oh tristeza! como darle guaro a un borracho.

Los empréstitos en realidad son como la morfina. En el primer momento producen un bienestar delicioso. Con el empréstito nos sentimos todos holgados, se construirán suntuosos edificios, se mejorarán nuestras ciudades, pero pronto todo aquello pasará y entonces será el crujir de dientes. Y es increíble señores, que no recordemos las funestas consecuencias de tales compromisos; de nosotros habría que decir como de los Borbones que nada olvidamos, pero que nada hacemos. Y si todos esos medios son ineficaces, si todo aquello no puede hacerse, será menester crear una poderosa contribución y es bien sabido que la regla sana en esta materia es que el impuesto debe pagarse en proporción de los caudales.

Nuestro pobre campesino confirma esa regla cuando escoge para sus bueyes, grandes y valientes, una carga poderosa y cuando a los nuevos pone una carga relativa. Vamos nosotros a hacer pesar sobre el pueblo que paga más que nadie esta nueva y formidable contribución? De ninguna manera. Quiénes pueden aquí sobrellevarla? Sólo una clase, una industria: la bananera. También es cierto que entre los productores bananeros hay quienes tienen hondos padecimientos y juegan constantemente su vida para tener las pingües utilidades. Hay sin embargo, una persona compuesta de graudes magnates que ni arriesga la vida ni la fortuna y obtiene fabuloso rendimiento: es la United Fruit Company. Sobre ella pesará el impuesto.

Aquí el orador se extiende en un análisis minucioso de la lógica irresistible, sobre las cuentas auténticas presentadas por la compañía frutera, y el cual no reproducimos aquí porque damos a nuestros lectores en pieza separada la primicia del brillante estudio que sobre las ganancias de la compañía han hecho el orador y don Manuel de J. Jiménez, estudio que en

definitiva prueba que la ganancia líquida de los dichosos accionistas de la United Fruit Company ascendió durante el pasado año a la suma maravillosa de $ 1,041,525,000 oro americano, en el negocio que para ellos vale $ 1.866,075-59 o sea el 56 % del capital.

En tales condiciones, exclamó el ilustre diputado: ¿es legítimo imponer a esa empresa una contribución? Creo que sí, y por ello vengo a presentar el siguiente proyecto: (aquí el proyecto que damos por aparte).

Faltan aún por hacer otras observaciones. Dícese en tono de amenaza que con el nuevo impuesto la compañía retirará sus negocios de Costa Rica, pero, ¿a dónde las van a ver tan gordas? Y el capital invertido? La Planters Steamership Co. me escribió no ha pocos días ofreciendo su establecimiento en Costa Rica, sin exigencias de privilegios y con la única condición de que se le asegurara el transporte de la fruta, ofreciendo además pagar un impuesto de dos centavos oro por racimo, no obstante que las United Fruit estuviera excenta de todo impuesto. La carta fue puesta en manos del señor Ministro de Hacienda y él debe conservarla. Y yo ahora pregunto: ¿si la Planters Steamership Co. ofrece dos centavos sin ser solicitados, cómo no ha de soportar tres la compañía frutera?

Hay otros argumentos de gran peso en favor de mi proyecto. En efecto, qué sucedió en Costa Rica hace algunos años, con la industria de café, cuando estaba en su apojeo y era un opíparo negocio? Se pensó en la solidaridad de la familia costarricense, y se quiso que los felices cafetaleros ayudaran a sus hermanos y que el beneficio se repartiera entre todos los nacionales y así se creó el impuesto de seis chelines, cuando el café valía $ 21.00, es decir, se creó un impuesto de siete por ciento: el que yo pido no asciende más que al dos y medio por ciento. ¿Y en aquel entonces se quejó alguien? Se hicieron alharacas contra el Gobierno? No, todos soportamos en silencio, la nueva carga que se quitó cuando el negocio del café dejó de ser bueno. La ganancia del café era solo el quince por ciento y aguantaba un impuesto de siete por ciento.

¿Cómo no ha de ser posible que el negocio de banano que produce el 56 por ciento no resista el 2 y medio por ciento?

¿Será, señores, que preferimos los extranjeros a los nacionales?

Y no se crea que yo vengo aquí a abogar contra los extranjeros.

Jamás podría olvidar los beneficios sin número, prestados a nuestro país.

¿Cómo dejar de estimar y de querer a don Valeriano Fernández Ferraz, a un don Gaspar Ortuño, al señor Steinworth, al doctor Kalneck, al doctor Pirie, a don Jerónimo Pagés y a John M. Keith, quienes si es verdad que han hecho fortuna, han puesto su hogar entre nosotros y nos ayudan a llevar las cargas del país. Yo no confundo esos amables extranjeros con los millonarios de Boston, que apenas si nos conocen, y que si vienen a Costa Rica es como a una Hacienda a contar su ganado. Seremos, pues, tan desdichados que prefiramos los hijos bastardos a los legítimos de Costa Rica?

Otro argumento.

Ese impuesto que tratamos de crear está aceptado por la Compañía, pues si es verdad que hay un arreglo para que sea un centavo oro el monto de la contribución, la Compañía se ha resignado. Pero qué vamos a hacer, señores, con 240,000 colones al año? Nada. Así como se han creado los cónsules para gastar en ellos cien mil colones, se gastarán estos ₡ 240,000 bananeros en crear una clase especial: los vice-cónsules,

Necesitamos, pues, una contribución fuerte que nos saque de apuros, que nos haga levantar la frente, y que nos libre de la abyección en que estamos sumidos. Pero es más: si la Compañía permite el impuesto con un centavo, amenaza con disminuir ese centavo en el pago de la fruta a los productores nacionales. Tales son los usos de la Compañía, porque si a

veces se oye hablar de sus hospitales, sepan los que aún lo ignoran, que aquellos hábiles negociantes exigen a sus empleados el pago de un cinco por ciento sobre sus sueldos, y de este modo se procuran una nueva entrada de 25.000 pesos, que no es ni con mucho, la invertida en la mantención de aquellos establecimientos, «del cuero salen las correas» dicen estos tremendos financieros.

El orador se extiende luego en la presentación de los negocios de la Compañía en Jamaica, y demuestra que allí paga 47 centavos por racimo, cuando aquí solo compra a 31 centavos, advirtiendo que, en Jamaica, para hacer sus cargamentos necesitan recorrer varios puertos, dificultad que no tienen en Limón.

Dícese frecuentemente que el país reporta grandes beneficios con la presencia de la Compañía. Pero yo aseguro que los millonarios de Boston no pagan un centavo al país. En efecto solo 800,000 colones recibe el país por las importaciones de la United Fruit Company. El dato es exacto pues el recargo del 5 por ciento que hay en favor de la comarca de Limón, solo produjo 40,000 colones, y estas entradas son insignificantes si se toman en cuenta los intereses que paga el país sobre el dinero invertido en las mejoras y saneamiento de Limón.

Pero aún así puede asegurarse que la United Fruit Company en nada contribuye a los gastos públicos. Son sus empleados, los que sufragan las contribuciones. Mr. Preston y sus compañeros, lo repito, no le dan al Erario ni un solo céntimo.

Queda, pues, a la consideración del Congreso mi proyecto. Se quiere que los millonarios sigan sacando sus inmensas ganancias y que se les exima del pago de toda contribución; se quiere seguir empobreciendo al jornalero para enriquecer a los soberbios accionistas de Boston y que el pobre labrador que trabaja de sol a sol, y que riega el surco con sus sudores, sin conseguir aplacar su sed, ni satisfacer el hambre suya y que su familia perdure en tan tristísimo estado; les pondremos más carga a ellos para aumentar la famosa fortuna de los millonarios de Boston, y con el sacrificio de aquellos conseguirles nuevos yatchs, palacios, automóviles; hemos de preferir a esta que yo llamo peste de la República y no a nuestros hermanos del pueblo?

El Congreso dirá la última palabra.

(*La República*, 3 de mayo de 1907)

Discurso pronunciado por el Lic. don Ricardo Jiménez Oreamuno

ante la Cámara Legislativa el 20 de abril de 1908

Don Ricardo Jiménez en frases cuya elocuencia y energía sentimos no poder transportar aquí dijo: «Soy abogado, señores, y voy a comenzar mi discurso oponiendo lo que nosotros llamamos una excepción dilatoria.

Recurro a la autoridad de este Congreso para conocer del asunto. Niego el poder que tenga esta Cámara moribunda para disponer de asuntos reservados a otro Congreso, el enfermo en agonía hace su testamento, pero para disponer de sus propios bienes; nosotros aquí queremos testar pero disponiendo de negocios que no pertenecen a esta Legislatura. Este procedimiento es la derrota de la política del Gobierno: él sabe que no tiene la aprobación del país y que no tendrá la aprobación de la próxima Legislatura para este abominable negociado, y es por ello que quiere imponernos los contratos aprovechándose de la presidencia de ciertos diputados adictos partidarios incondicionales de todos los caprichos del Ejecutivo. Este Congreso tendrá autoridad legal, pero no tiene fuerza moral suficiente para tratar de esos asuntos. La razón que se da para que seamos nosotros los que conozcamos de estos pactos es que ellos ya nos son familiares, más tal pretexto infiere hondo agravio a los futuros congresistas, pues no se comprende cómo, entre los nuevos diputados, pueda haber alguno que no esté enterado en todos sus detalles de estas magnas cuestiones. Puedo asegurar que cualquiera de los que vienen por el grupo independiente, en ocho o quince días, podría darse cuenta de las complejidades objeto del presente debate. No respondo de que cosa igual sucediera entre los del grupo gobiernista, famoso por el asentimiento automático de sus miembros, semejantes a maniquíes que están pendientes de los signos de aprobación o improbación que exteriormente manifiesten los señores Secretarios.

Pero ya que la Constitución pone en este Congreso la facultad de resolver estos negocios, fuerza es que yo entre a tratar del fondo de ellos

¿Qué es un contrato? En la escuela de Derecho decimos que un contrato es un cercenamiento de la libertad humana, un cambio de objetos o de servicios. Toda obligación implica un retorno de beneficios, pero aquí, señores ¿qué ventajas se le dan al país a cambio de las concesiones que otorga? Dícese que el objeto de estos contratos es conseguir los recursos que el Gobierno necesita para hacer frente a su penuria actual. Yo he sostenido siempre que esos recursos pueden obtenerse sin celebrar estos desgraciados pactos. Por qué no se grava a la Compañía? Y si no se acepta ese camino, aún pueden adoptarse mnchos otros medios para llegar al mismo resultado.

El señor Jiménez recuerda aquí las circunstancias en que se inició la primera campaña sobre muellaje y hace una espléndida exposición de los muchos y variados medios que tendría a su alcance un gobierno enérgico para meter en cintura a las orgullosas compañías y exclama: ¡lo que aquí falta es la resolución de pelear!

El señor Presidente de la República se lava las manos diciendo que los iuconvenientes de la situación son herencia de los anteriores gobiernos y que no es posible contrarrestar esas situaciones creadas.

Pero, señores, uu gobernante que aduce tales pretextos, no es digno de presidir los destinos de una República. Con ese criterio de debilidad, Alemania no habría podido constituir esa admirable federación que, por la sangre y por el fuego, contra toda clase de obstáculos, fundó Bismark; con tales timideces ei genio de Cavour y la fuerza de la Casa de Saboya no habrían logrado realizar la unidad italiana, que tiene por asiento y capital la Roma antigua; con tales titubeos, los americanos del Norte no habrían podido vencer las huestes inglesas y obtener su independencia.

Y qué ha hecho, señores, aquí cerca de nosotros el Gobierno de Nicaragua con la iniciativa y genialidad de uno de los hijos de Cartago, el inolvidable General Cabezas? Se enfrentó a los ingleses y les arrebató la Mosquitia. Yo no le pido a nuestro Gobierno la férrea voluntad de Bismark, ni el genio de Cavour, ni la constancia indomable de Washington, ni la audaz inteligencia de Rigoberto Cabezas; pero sí desearía el desarrollo de alguna energía, la manifestación de algún carácter, y quiero la guerra, pues la guerra—como decía von Molke—es una fuerza moral que hace a los hombres viriles. Es menester abrigar otros ideales que los de la vieja China, retrógrada para el mundo, negada para la civilización y estacionaria en su afeminamiento, dentro de las cárceles de sus célebres murallas. Yo ansío para mi país el ejercicio de la lucha, porque temo que por difíciles y posibles contingencias, *ella corra la suerte de una mujer hermosa que tenga que recorrer su camino entre rufianes.*

Pero nó, señores, las razones dadas por el señor Presidente de la República no son las que lo han movido para mandar aquí estos contratos.

Ricardo Corazón de León, contemplando a sus pies su corcel muerto en un combate, exclamó: *¡Mi reino por un caballo!* En la angustiosa situación actual, el Presidente de la República grita: *El país por unas monedas.*

En la casi bancarrota nacional, el Jefe del Estado procura, aún con los mayores sacrificios, restablecer el perdido equilibrio y no miras personales porque, jamás ni nunca, pensaré ni diré nada que vaya en desdoro de su integridad de carácter, pues que, apartado en absoluto de sus ideas políticas, no he dejado de admirar sus bellas prendas morales.

La desgracia que ha tenido el señor González Víquez ha sido la de hacerlo y gobernarlo todo, y para ello no basta el genio de los mayores directores de pueblos. Le ha sido preciso contentar a muchas gentes, mantener la popularidad en muchos pueblos y granjearse la voluntad de estos gamonales derrochando el dinero—sin tasa ni medida—para casas, cloacas, cañerías e iglesias. Es mucho el dinero gastado en legaciones, en el sostenimiento de los cónsules famosos y en tantos amigos para quienes no es posible darles otras tantas carteras.

El señor González Víquez saldrá pobre de la Presidencia, esa será su única excusa, pero habrá derrochado mucho dinero, sin darse cuenta de la suma ni de la inversión. Y, qué hace el Gobierno, señores, para remediar su penuria extrema? En vez de contar con el apoyo del país que sí lo tendría si encaminara su política por otros rumbos, se resigna a recibir los cien mil dollars, piltrafa de estos contratos, e insiste en la realización del desgraciado empréstito Cock.

El orador lee un párrafo de un discurso suyo pronunciado hace cuatro

años en que pronosticaba las dificultades actuales con la United, y agrega: Muy fácil era ser profeta, como muy fácil es ahora predecir las catástrofes que le esperan al país si estos contratos se formalizan. Desde entonces se dió la voz de alerta para que el país no tuviera deuda alguna con la funesta Compañía; ahora me informo con dolor de que el Gobierno le ha pedido dinero a la United. A más de eso, la Compañía ha combatido por todos los medios, en Nueva York, la realización del préstamo Cook, y después de confiar sus dineros a la República, desacreditaba allá el crédito de ésta con un cinismo sin precedente.

Apunta luego el señor Jiménez la responsabilidad en que incurrirá el país si dispone del producto de estos contratos y del empréstito, teniendo por delante los compromisos de la deuda inglesa. Anuncia las intentonas que hay para el arreglo de ésta, no sin nuevos sacrificios y sin impuestos —menos para el café, el cacao y demás producciones nacionales—ya que es inútil esperar que el señor Presidente de la República entre por la vía de los recortes y de la economía. No nos quedará, pues, más remedio que inclinarnos ante los norteamericanos y firmar estos contratos que, en vez de aguinaldo de pascuas, será una nueva crucificción de la República.

Otro de los cargos graves que hay contra el Gobierno, es el de haber entrado en negociaciones con la United. ¿Tratar con la *United*? Con la *United no se puede tratar sino por medio del Promotor Fiscal y de los Tribunales de Justicia represiva. El origen de esa compañía es parecido al origen de Roma; nació de una cuadrilla de bandoleros: pequeña en un principio, desvió a sus rivales y a los que no pudo destruir los dominó con la compra de la mitad de las acciones.*

Refiere mil detalles relativos a los procedimientos detentadores e inmorales revelados durante el proceso Mc Orell. Y luego demuestra, con datos del mismo proceso, que los rendimientos de las compañías afines a la United pasan todos del 50 % anual, y agrega. ¿y es con esta compañía, *con estos hombres podridos de dinero y de ignominia, con esta gente con quienes tratamos?*

En Roma, cuando un cortesano se presentaba ante el Pretor a reclamar cualquiera obligación, el Pretor le decía: «*Salga usted de aquí, que la República no conoce de cosas torpes*»

Del mismo modo debe la Cámara, rechazando estos contratos, decirle a éstos mercaderes: *Salgan ustedes de aquí que la República no conoce de cosas torpes.*

Hay gentes que se ríen de nuestros temores; se burlan de que pensemos que Mr. Preston pueda venir y apoderarse de Costa Rica para él y los suyos. Es lástima que esos escritores no hayan empleado la mitad del tiempo que han gastado en aprender su retórica y en ejercitar su pluma, en leer atentamente la historia de las conquistas modernas. La India perdió su independencia, no porque la Gran Bretaña hubiera declarado la guerra a los príncipes Indios. Fué una Compañía de mercaderes semejante a la *United Fruit C*º. la que creó allí intereses ingleses y fué la precursora de los ejércitos regulares de la Gran Bretaña. En el Sur de Africa la misma historia: codiciosos especuladores trataron de quitar a los boers su suelo, éstos más preocupados de sus libertades que de las riquezas de su tierra, la abandonaron y subieron hacia el Norte en busca de una nueva patria. Por desgracia su suelo era rico en oro como el nuestro es rico en humus; y aquellos codiciosos especuladores siguieron en persecución de los pobres boers y no sólo quisieron arrebatarles sus riquezas naturales, sino que pretendieron tener derecho al voto del ciudadano. De allí aquella expedición filibustera del Dr. Jameson.

Los boers la aplastaron: pero enseguida los partidarios de Rhodes lograron empujar a la Gran Bretaña, contra el parecer de una gran porción

del partido liberal, a la guerra en que los boers perdieron su nacionalidad En Egipto siempre la misma historia: los mercaderes y los expeculadores adelante creando intereses y dificultades internacionales y el pabellón de su nación, a la postre, cubriéndolos y ahogando la vida de naciones independientes. La historia del Egipto tiene mucha semejanza con la nuestra. Extranjeros que se ufanaban por llevar la civilización a aquella tierra, aconsejaron a Ismael Pashá el lanzamiento de empréstitos a los mercados extranjeros e hicieron relumbrar ante sus ojos millones fácilmente adquiribles y la posibilidad de realizar grandes planes de desarrollo del país.

El crédulo Kedive no vió las dificultades del mañana y la imposibilidad de dar cumplimiento a los compromisos que su país contraía. Egigto no pudo pagar, como no hemos podido pagar nosotros, los intereses de sus empréstitos y entonces Inglaterra dijo que tenía que proteger a sus nacionales y que poner orden en aquellas finanzas desequilibradas y revueltas como las nuestras. Así concluyó la independencia de Egipto. para dar nacimiento a la autoridad de Lord Cromer tan grande como la del Czar y que recuerda la que ejercieron en la tierra de los Faraones los procónsules romanos. Pero a que ir tan lejos cuando tenemos cerca de nosotros la tentativa de Walker, Lord Clive de fama imperecedera en la India; Rhodes, fundador del imperio Sur-African y Walker el invasor de Nicaragua: son de una misma raza; son momentos distintos de una sola fuerza, como el rayo y la llama eléctrica, son dos formas distintas de una energía destructora. Muchos piensan que Walker no representa una tendencia del pueblo americano, sino que fué un aventurero y una escoria de su raza. Ese pensamiento es completamente falso. Walker tuvo grandes simpatizadores en los Estados Unidos aún en la Cámara de Representantes y en el Senado y, según lo dijo varias veces, aún en el mismo seno del Poder Ejecutivo. No hay que olvidar que las expediciones filibusteras salían libremente de Nueva York, San Francisco y Nueva Orleans. Tan escandaloso era eso que nuestro Ministro, el señor Molina, se vió obligado a poner su queja al Departamento de Relaciones Exteriores; y aunque es verdad que Mr. Marcey, en una nota destemplada, habló mucho que los Estados Unidos habían dado leyes para proteger a naciones amigas contra expediciones organizadas en la Uuión y de que si las expediciones de Walker habían podido zarpar de puertos americanos, eso se explicaba porque los Estados Unidos, como en las demás naciones de la tierra, no era posible evitar del todo que las leyes fueran burladas; y si es verdad que prometió vigilar los movimientos de los filibusteros, es lo cierto que las expediciones de Walker continuaron como antes hasta el punto de que en cierta ocasión salieron por las calles de Nueva Orleans, para embarcarse, más de doscientos filibusteros con una banda a la cabeza que llamaban la banda de Nicaragua; y es lo cierto también que si el Presidente de los Estados Unidos no recibió al primer Ministro que acreditó ante él Walker, sí recibió al segundo al Padre Vijil. En un mensaje, que explicó su conducta, dijo a la faz del mundo que no le importaba ni tenía para qué saber si el Gobierno de Nicaragua estaba sustentado por extranjeros, pues lo único que tenía él que tomar en cuenta era que allí había un Gobierno de *facto* y que eso bastaba. Si el Padre Vijil tuvo que abandonar a Washington no fué por la actitud de aquel Gobierno, sino porque el cuerpo diplomático, así el de las repúblicas hispano-americanas como el de las potencias europeas, lleno de indignación, le hizo el vacío, y boicoteó el emisario del aventurero Walker. Mas aun, cambiaron las disposiciones del Gobierno americano y cuando Walker volvió a hacer su segunda intentona se envió al comodoro Paulding con el fin de oponerse a los planes de Walker. El comodoro tomó a lo serio sus instrucciones y apresó a Walker en territorio nicaragüense. Lo condujo a Washington, y allí el Presidedte, desaprobando el acto del comodoro, puso en libertad al prisionero bajo el increíble pre-

texto de que la aprehensión había sido hecha con violación del territorio nicaragüense.

Aquello dió lugar a acalorados debates en la Cámara y el resultado fué la destitución del Comodoro Paulding. Todavía no he acabado con mi historia. El horrible crimen de los costarricenses, al haber defendido con las armas la causa de su país contra aquellos bandoleros, trajo sobre la República una enorme reclamación del Gobierno de los Estados Unidos por daños y perjuicios inferidos a sus nacionales en nuestras campañas del 54 y del 56. De ese triste episodio dió cuenta al Congreso, en términos elocuentes, don Francisco María Iglesias, Ministro de Relaciones Exteriores. Las palabras fueron éstas: hablo de los reclamos que debieron entablarse contra Compañías, gentes, algunas autoridades y ciudadanos de los Estados Unidos, por la activa parte que tomaron en la agresión filibustera y por los males incalculables que ocasionaron a este país. No se reparan con diez millones de pesos los daños, gastos y sacrificios causados por la injusta, cruel, pirática y alevosa invasión de infames hordas de salteadores públicos, que a la luz del día, con la cooperación de compañías y empresas que se dicen respetables y con el apoyo de una parte de la prensa y de algunos hombres revestidos entonces de algún carácter público en los Estados Unidos, vinieron a traer la desolación, el pillaje y exterminio a nuestro suelo, vinieron a despedazar los pueblos de la América Central propuestos, como estaban, a repartirse los tristes restos de nuestra nacionalidad y a enriquecerse con los despojos de nuestras propiedades.

Las dichas reclamaciones se elevaban a más de $ 1.700,000-00. Nuestro hábil Ministro, el señor Molina, consiguió que de ellas conociera una comisión nombrada ad hoc.

Se le exigía que ella estuviera compuesta de un costarricense y de dos americanos. Gracias a sus esfuerzos se logró que el tercero en discordia fuera el Ministro de Italia y a eso debemos que aquella terrible reclamación se saldara por la suma de 25,000-00, a que salimos condenados.

Que esto nos sirva de saludable advertencia. Es cierto que nada de lo ocurrido habría pasado si el Poder de los Estados Unidos hubiera estado en manos de Lincoln, ningunas más puras, más justicieras ni más humanitarias. Pero nosotros no podemos contar con que siempre ha de haber un Lincoln rigiendo los destinos de aquella Federación. Es de creerse también que no nos amenaza ningún peligro mientras Mr. Roosevelt y Mr. Root manejen las relaciones exteriores de su país. Pero es innegable, asimismo, que las fuerzas sociales que empujaron a Walker siguen actuando con igual energía en el pueblo americano. No nos tomarán ahora, pero será por el mismo motivo que el hortelano no desprende del árbol de su huerta un fruto que no está maduro. Cuando Costa Rica esté madura para los americanos saciarán ellos en esta fruta su sed y su apetito.

¿Queréis un ejemplo de que la corrupción de Walker perdura? Pues aquí lo tenéis: en el proceso de la *American Banana Co.*, de que antes he hablado, declara Gregory Smith que en cierta ocasión dijo a Spencer, abogado muy principal de la *United Fruit Co.*: «*Siempre he entendido que la Uniied controla a Costa Rica y doy por supuesto que las contestaciones hechas por Costa Rica fueron redactadas por la United Fruit Co.*» El testigo añade que Spencer se rió y dió una respuesta que significaba asentimiento. Spencer no ha contradicho a Smith. Victor Camors, Administrador general de *Camors Mc Connel Co.* aliada de la *United Fruit Company*, y empleado importante de esta última, en una conversación con Jullum, Capitán del vapor «Fort Guines», relativa a las dificultades de la American Banana Co.: «Como usted lo sabe, Mr. Keith es el dueño de Costa Rica y tiene una opción sobre Panamá» Este es, señores, el triste concepto que de nosotros tienen los americanos. Ellos fueron a la guerra con España al grito de «*Acordaos del*

Maine». Yo digo a los costarricenses: «*Acordaos de Walker*». Walker, en un discurso que pronunció en la calle del Canal, en Nueva Orleans, dijo estas palabras: «*Allá duermen los soldados y oficiales cuyos derechos debo ver que sean protegidos. Aquí se hallan los herederos de aquellos que perecieron reclamando su herencia. Mientras respiro, no descansaré hasta que les asegure su derecho*».

Señores, el eco de aquellas palabras no se ha desvanecido. Si uno pone atento el oído, notará que vibran aún en todos los ámbitos de la Unión. Para muchos americanos es cierto lo que decía Walker. Al tratar de apoderarse de nuestros territorios no vienen en son de conquista ni de rapiña: vienen a reivindicar su derecho; a reclamar su herencia, como decía Walker; a cumplir el destino manifiesto de su raza. Walker afirmaba que «*mientras respiraba*...» Yo también digo que mientras respiremos, no debemos de cesar de rendir culto a nuestros mayores, que no retrocedieron ante ningún peligro; que sacrificaron sus haciendas y sus vidas para que el grupo humano a que pertenecían pudiera vivir en este rincón de América compacto y libre de la subyugación de otro pueblo y de otra raza; y debemos estar dispuestos a repetir los hechos de nuestros mayores, a sacrificar, como ellos haciendas y vida para seguir viviendo en este rincón de América juntos y en la solidaridad de nuestras tradiciones y de nuestros ideales. Vosotros, señores diputados, os afanáis y os desveláis por dar a vuestros hijos carrera de que vivan, señores, dadles sobre todo y por encima de todo *patria en que vivan*.

(*La República*, 21 de abril de 1908).

La defensa nacional

Voto del Diputado Carlos M.ª Jiménez al discutirse en 3er. debate los contratos de las Compañías aliadas

Señores Diputados:

Otra vez más, señores, hemos llegado al final de esta triste y silenciosa lucha;—¡lucha triste y silenciosa!—Trascienden hasta aquí las congojas que por largos meses sitiaron la casa de Gobierno y en el silencio de ciertos SS. DD. se adivina el hondo desconsuelo de los que triunfando en fuerza de espantoso mutismo, no piensan y ni tienen fe plena de que su actitud sea la que entrañe la mejor solución para la República. Perdonad, señores, si traigo a la deliberación del día un número reducido de cuestiones de mi pobre cosecha y si a pesar o a causa de lo irremediable de la situación, quiera que la historia de este negocio lamentable lleve una página en que vayan escritos los motivos de mi rechazo y de mi execración contra los pactos celebrados entre la Nación y el yankee. Y es que temo la responsabilidad y siento la solemnidad de la hora. Tiemblo ante la idea de que pudiera lanzarse en contra mía el célebre apóstrofe del tribuno francés: «Contempladores estoicos de los males que esta catástrofe vomitará sobre la patria; egoístas impasibles que pensáis que estas convulsiones de la desesperanza y de la ruina pasarán como muchas otras tanto más de prisa. cuanto con más violencia se producen, ¿estáis seguros de que tantos hombres sin pan os dejarán saborear vuestros placeres y festines . . . ? No, vosotros pereceréis y en la conflagración universal que no teméis encender, la pérdida de vuestro honor no salvará ni un solo de vuestros placeres detestables!».

Perdonad, señores, si a veces en el curso de mi idea sea duro y franco y descarnado: cuando el pecho se ahoga es preciso que algo salga al exterior, sea en hilos de sangre o en forma de verdades. No es, en efecto, signo de civilización ni de cultura la exquisitez convencional del debate ni el asentimiento pecaminoso del silencio; ni es verdad que las grandes ideas penetren en las masas por la dulzura, ni las profundas transformaciones de la historia se operaron por la timidez y la mansedumbre; los más famosos debates parlamentarios se desarrollan como las tempestades del mar: dormidas las conciencias, súbita y misteriosamente soplan los vientos perturbadores; la idea latente, la impresión que despierta el ánimo: la palabra que enciende y quema el corazón, el convencimiento que abate prejuicios y rompe ídolos, surgen con estruendo y destruyen las armonías de una asamblea y si es verdad que provocan perturbación y escándalo es verdad también que llevan a los que escuchan indiferentes la conciencia del

mal actual, la prevención del futuro y el ánimo de lucha contra los vicios delatados. Permitid pues, señores, que con la ansiedad de Fausto, despertándose en medio de la noche, con la angustia de no haber terminado su obra, aguijoneado por la inquietud de que pase la hora sin haberlo dicho todo, exclame: «lo que he pensado quiero apresurarme a realizarlo».

Sin pretensiones pero con la firmeza profunda de quien se siente acariciado por las voces viriles del país, con el valor de quien se sirve de la palabra para traducir el pensamiento y del pensamiento para formular la verdad sin ambajes, permitid, señores, que os diga cuáles son mis impresiones y mis desmayos en esta hora atribulada en que parece que se hundieran y se apagaran para siempre las estrellas y los volcanes que alumbran y realzan nuestro escudo nacional!

* * *

No exagero, señores! Si meditamos en nuestra actual situación, veremos que el abatimiento moral de gobernantes y gobernados toca los linderos de la muerte. Hay ricos que no lo sienten. porque ellos tienen sus agonías especiales. Recordemos que la deuda exterior inglesa, madre de nuestros peculados, liquidaba en abril de 1895 y no servida por muchos años monta a 2,600,000 libras esterlinas, es decir, sin incluir intereses moratorios a cerca de 27 millones de colones; que la deuda del Ferrocarril al Pacífico es de 1,450,000 dollars; que la flotante interior se aproxima a los 8,000,000 y que estamos con la amenaza de aumentarla con los 4 millones de Cook.

De otra parte, lo mejor de nuestras tierras está ya en manos de la Frutera; nuestras haciendas se van día por día de las manos costarricences y puede asegurarse que de Limón a Cartago no queda, a la orilla de la línea, finca de importancia que pertenezca a un nacional. Entre tanto el círculo parásito bate palmas y empuja al país hacia el peligro de las nuevas concesiones.

Bajo los 40 o 45 millones que lleva dolorosamente del contribuyente se siente la profunda herida, la inmensa carga de las exigencias, de las ambiciones, de los devaneos millonarios que representan para el esquilmado país un suplicio mil veces más terrible que el de Sísifo. Subiendo la larga y penosa cuesta de sus empréstitos, de sus malos negocios, de sus derrotas diplomáticas, de sus contratos, de sus primas y premios, vemos a la pobre y joven patria, como Sísifo con el gran peso de las concesiones de tierras, muelles y ferrocarriles. Va a tocar la cima! Ya se cree libre de los caprichos y voluntades del extranjero, pero el peso se derrumba hacia el abismo y es preciso que otra vez cargando uno nuevo de privilegios y primicias nuevos, vuelva a emprender la mortal ascensión, cada vez con menos fuerzas y mayores desalientos. Y así en este eterno y horroroso pasatiempo, nos sorprende la hora y nos llama a gritos nuestra madre a los que aquí estamos en nombre de ella congregados para que aliviemos su tormento.

Y cuánto pesa la piedra de Sísifo?

No olvidemos que las tres cuartas partes de nuestra deuda total las soportamos para que nuestros excelentes amigos, los yanquis, sean usufructuarios de ese ferrocarril que le exprime al pueblo, mediante las más altas tarifas del mundo, sus escasos recursos—recursos enormes para el pobre en estas horas de miseria—y le extrae a nuestras tierras el jugo atesorado por la savia y los abonos de mil años. Pero no creáis, señores, que allí paran sus ambiciones; no; ahora piden que se les garantice la estabilidad de su brillantísimo negocio; exigen que se les libere de la obligación que tenían de habilitar para la Nación y para ellos nuevas extensiones de terrenos; que se les autorice para concentrar en una sóla administración los ferrocarriles de

la zona Atlántica y que se les asegure que hasta 1920 no habrá impuesto de ninguna clase para su negocio.

Ya sabemos cómo la Cámara accedió el año pasado a tales monstruosos deseos, deseos apenas recordados en pequeñísimos detalles, detalles que ocasionaron la displicencia altanera de la Compañía y el rechazo por su parte de los contratos.

No se habían hecho todas y cada una de sus voluntades, el Congreso había cometido el delito de lesa magestad contra los millonarios de Boston. Esos temblaron de cólera y lanzaron un reto al país, y como quiera que el señor Presidente de la República estuviera decidido a no ocuparse más de este negocio las compañías se dieron traza y maña para rendir por hambre a los costarricenses y aprovechando la mala situación creada por la pobre cosecha del café pusieron todos los medios para que el Estado se viera forzado a reanudar las abominadas negociaciones. Suspendieron el giro de letras, dejaron de hacer las importaciones de oro acostumbradas; pagaron su sempleados en moneda del país, paralizaron los trabajos de sus haciendas, despidieron dependientes costarricenses y con sordas amenazas y alborotos tantos infundieron tal desconfianza en el comercio, que los bancos también suspendieron en parte operaciones y en previsión de las maquinaciones fruteras cargaron tanto sus arcas que jamás stock de oro tan fuerte se vió en el país.

Fué entonces el momento de lanzar sus hombres de paja, forjaron un memorial en que los bananeros dicen que han renovado sus contratos y piden al Jefe del Estado que reabra las negociaciones con la United.

El Gobierno, por medio del círculo parásito que lo rodea, urgido por los artificios de los agiotistas, suscribió, por fin, los tristes y humillantes textos que hoy por segunda vez nos ocupan y por los cuales el país da todo, todo cuanto puede dar, a cambio (oh sarcasmo) de 100.000 dollars para arreglar la deuda exterior, y a cambio de una promesa, sí, de la promesa de una suscripción de bonos del empréstito Cook por valor de un millón de pesos!

Es, pues, de este modo, como operan los millonarios yankis, nuestros grandes benefactores, nuestros suaves amigos, esos pobres y valientes hombres que viven en Boston, pero cuyos huesos blanqueando los pantanos atlánticos, crearon el emporio de Limón!, es estrujando al Presidente de la República y amenazándonos con mayores males y síntomas de crisis más aguda, como nos arrancan estas concesiones, es a la fuerza y de violencia como nos arrebatan los medios únicos que nos quedaban para impedir que el alud del Norte se desquicie más tremendo y más violento que el sacudimiento colérico de nuestros volcanes sobre tas tranquilas ciudades que forman el corazón de Costa Rica!

Pero no es sólo así como proceden, yo ofrecí decir la verdad y la diré. Cuando las amenazas no surten efecto entonces sus creaturas, sus grandes creaturas se deslizan, se insinúan y ofrecen dinero con tal de que se les haga atmósfera favorable a aún de que se guarde un silencio criminal. Si, señores, ofrecen dinero, ofrecen comprar la voz o el silencio de los costarricenses! Les sucede a veces que se encuentran con gentes para quienes esos dineros queman y están malditos y son como los de Judas: entonces salen humillados, cariacontecidos, y, cuando se encuentran con uno, cruzan las esquinas de vergüenza, aunque piensen que es inocente esa empresa de darle crema a los costarricenses.

Yo no me explico, pues, señores, cómo después de tanto ultraje al país y a nosotros, después de la insolencia que gastan, después de los males vivos y reales que nos han inferido, después de haber despreciado a esta asamblea, de haber asediado al señor Presidente de la República aún estamos nosotros deliberando para tratar con los enemigos de la Patria!

No comprendo cómo a vista de los males que nos han querido causar violentando los síntomas de la crísis actual, impidiendo al Gobierno la realización del Empréstito acordado, y amenazándonos con los horrores del hambre, aún vayamos a hacerles merced de nuestras mejores ventajas y de nuestros más preciosos privilegios.

Y a fe, señores, que si tal fenómeno se realiza es por carencia de energía o por exceso de ceguedad.

Bien sabido es que las compañías vuelan arrastradas por el carro del imperialismo yanqui y demasiado cerca tenemos ejemplos elocuentísimos del modo de proceder de esta laya, no sólo en su movimiento privado sino en su conducta oficial. No ha mucho reproducía «La República» un artículo de «La Prensa» de Panamá que comentaba la Orden Ejecutiva dictada por el Secretario de la Guerra, el señor William H. Taft, candidato a la Presidencia de la República, para obligar a la Compañía del Canal a emplear sólo a ciudadanos americanos en los puestos hasta ese momento desempeñados por los que figuraban en las listas de pago de oro, advirtiendo que los empleados extranjeros que estaban en el rol privilegiado no eran afectados por la orden, salvo que se redujera el número de empleados, en cuyo caso eran preferidos los americanos.

Veamos el comentario hecho a este respecto por los panameños.

«El señor Taft, al dictar su orden de exclusión, no ha tomado en cuenta obsolutamente a los panameños para hacer en favor de ellos una excepción, siquiera por cortesía, ya que hemos usado con los americanos una generosidad sin límites de que, a la verdad, empezamos a arrepentirnos.

Esa orden ejecutiva servirá para que los iiusos abran los ojos. Los americanos nos empujan al abismo, deseosos de aniquilarnos, y nuestra cancillería se cruza de brazos cuando no los ayuda con entusiasmo en su obra.

Como hemos dicho en ocasión reciente, sin industria y sin agricultura en el país, no hay más vida para los panameños que el comercio, al cual trae medio aniquilado el Gobierno Americauo con la extensión que ha dado a los comisariatos en la Zona. A esto viene a agregarse ahora la famosa orden ejecutiva que cierra las puertas en las oficinas de la Comistón y del Ferrocarril a los panameños.

Poco a poco se han ido restando provechos a éstos. No se les concede ya los pasajes reducidos en los vapores de la Compañía del Ferrocarril, ni tienen desde ahora derecho a vacaciones, ni se les dará más habitación en casas de la Compañía. Por ultimo, según otra orden reciente que aun no se ha puesto en práctica en todas las oficinas sino en unas pocas, pero qne se extenderá a todas, sólo los americanos y europeos podrán figurar en el rol de oro. Los panameños, pues, y con ellos los colombianos, chilenos, venezolanos, etc., que tienen empleos en oficinas de la Compañía o del Ferrocarril, pasarán al rol de plata. Y aunque seguirán devengando el mismo sueldo de antes, pierden otros provechos, entre ellos el de tomar artículos de los comisariatos hasta por un 50 por ciento del total de su sueldo mensual, pues los empleados que los devengan en plata sólo tienen derecho a una suma fija (quince pesos plata). Además lo que es muy denigrante, indudablemente para personas de cierta condición, mientras muchos americanos de la última ralea de los mataderos de Chicago y del Bowery de New York tienen pase a departamentos especiales en los comisariatos para efectuar sus compras, por el solo hecho de haber nacido yankis, los panameños van al llamado departamento para Colored Men, viéndose obligados a mezclarse con la hez de las Antillas: trinitarios, barbadenses y santalucianos. Si enferman no ganan sueldos ni tienen derecho a la suma señalada para alojamiento, ni a muchas otras cosas de que antes disfrutaban.

Los abusos en Panamá son ya legendarios, pero los que aquí se co-

meten qor los americanos no son menos grandes, toda proporción guardada. Diariamente denuncia la Prensa las cosas del Ferrocarril de Costa Rica que en verdad son cosas que ya nos chocan, hasta el punto de que un humorista haya aconsejado por ahí que no se le entreguen sus pasaportes a Mr. Mullins, el Adminstrador del Ferrocarril de Costa Rica, porque este señor tiene el chic de desayunarse con un descarrilamiento, almorzarse una omelette de locomotoras y cenarse muy tranquilo las astillas de un puente descabezado. Las iniquidades de la Frutera son tantas y tan comunes, que hoy se repiten y se maldicen y vuela de boca en boca con excepción de los bananeros que las predican en secreto. Y lo peor del caso es que la terrible Compañía no ceba solamente su avaricia en los que le puedan ser o le son indiferentes, sino que hinca su colmillo en las carnes de sus amigos, de sus grandes amigos, de los que le sirvieron con lealtad y la defendieron con inteligencia.

Las dificultades pendientes entre la United y uno de sus ex-abogados relativas a la buena administración de una finca de bananos en sociedad. son demasiado ruidosas para que yo insista.

Pero sí es de considerar la suerte que les espera a todos aquellos que tienen sociedad con esos señores. Es verdad qne esos cuatro privilegiados costarricenses sueñan con una vejez poblada de inmensos y ricos bananales, que distraen sus ocios visitando como mandadores aquellos plantíos ajenos. que vienen ufanos a recibir aquí el dinero para las planillas cuya cuenta sabe llevar al dedillo el astuto americano; pero tarde o temprano esos socios del momento, esos ayudantes de la hora actual, esos camaradas de las presentes dificultades, verán perderse entre encantados números sus encantadores sueños de riqueza y sus esperanzas de felicidad para mañana.

Y si no que lo digan las cuentas rendidas al abogado!

Como nosotros, los ilusos preferidos o privilegiados de hoy serán—si no desplegamos energía—los colored men, los negros o lo más los pieles rojas de la conquista yanki.

Entrar en el análisis detallado de los contratos, es tarea que no lo permite la índole de este voto ni es discreta en el actual momento. Si acaso la mayoría permite qne estos asuntos se discutan minuciosamente, entonces haremos los reparos que según nuestra leal opinión fueren menester.

Mientras tanto, el origen, la historia misma de esos pactos, nuestra dignidad ofendida, nuestra soberanía amenazada, aconsejan su rechazo en conjunto.

El primero porque sanciona legalmente la fusión dcl Ferrocarril de Costa Rica en la Northern Railway Company, establece el monopolio absoluto, de las vías ferrocarrileras en la región del Atlántico y pone bajo las plantas de las Compañías Aliadas la industria bananera, el comercio interior y la agricultura toda del país, habiendo podido el Gobierno evitar tan peligrosa situación de acuerdo con lo resuelto en un documento ministerial que declara el agotamiento de la facultad contenida en la cláusula XXIV del contrato Soto-Keith, declaración que contradice el cándido aserto de la Comisión a este respecto.

El tercer pacto es tan manifiestamente contrario a los intereses nacionales que no ha encontrado aquí una sola voz de defensa. El abandono, en efecto, del derecho que tenía el Estado a la habilitación ferrocarrilera de treinta mil hectáreas para sus nacionales es tanto más loco cuanto que, como lo tiene demostrado el Lic. don Pedro Pérez Zeledón, las 60.000 hectáreas íntegras están irremisiblemente condenadas a caer en manos de la Frutera:

En cuanto al segundo pacto, el relativo al impuesto y a la explotación de la fruta, es también, por más que digan los bananeros independientes, un conjunto de privilegios, de seguridades de concesiones y gangas para la unión a trueque del cual nada recibe el país. Suena mal desde luego a nues-

tros oídos aquella orgullosa frase de que la Compañía admite que se grave la fruta, como si ella fuera la soberana y reina y nuestro Gobierno el siervo tributario; choca el monto del impuesto, ridículo dentro de los millones fáciles de la Compañía, ridículo dentro de los millones de nuestro presupuesto, amasados con tantas congojas; choca que la Compañía haya vencido al Gobierno en todos y cada uno de los puntos de discusión, en el precio de la fruta, en salvedades siempre a ella provechosas, en la desfavorable proporción de las nuevas siembras (60 % para el yankee; 40 para el dueño del suelo) en la libertad para construir sin permiso legislativo los ferrocarriles que quieran en sus tierras y en otras cláusulas menores en que la estipulación beneficia a la Frutera en contra del país.

Se siente y se adivina que en la discusión preparatorla de estos textos había uno que exigía, que ordenaba y que amenazaba con males tremendos y otro que iba dolorosamente asintiendo a aquella funesta voluntad.

Las observaciones que provoca la lectura de este contrato son innúmeras; la mayor parte han sido ya señaladas en lo mucho que han escrito los opositores a estos pactos y en los excelentes trabajos de mis distinguidos compañeros don Ricardo Jiménez, don Pedro Pérez Zeledón y otros.

Quiero, sin embargo, con la venia del Congreso, traer aquí por más que no sea el momento oportuno, el anticipo de ciertas cuestiones menos trilladas que es útil plantear desde ahora para desarrollarlas en la discusión de detalle, si admitidos los contratos, se nos da ocasión de hacerla.

Primera cuestión.—Existen actualmente contratos privados entre la Compañía y ciertos conspicuos particulares en condiciones muchísimo más ventajosas de las fijadas en los presentes pactos y como no es dable suponer que el Estado no pueda conseguir ventajas para sus nacionales que sí logró un particular para sí, y como es odioso que el pobre costarricense tenga que trabajar en condiciones desiguales, se hace preciso consignar una cláusula que diga que los contratos privados hoy existentes o los futuros que se firmen llevarán invívitos los mismos términos y condiciones del contrato más privilegiado, acordado por la Compañía.

Y por analogía debe así mismo establecerse que el Ferrocarril no podrá, bajo ningún pretexto, hacer tarifas especiales a determinadas personas. Esta regla, además de fundarse en la más perfecta equidad, impedirá esas diferencias de razas y castas que ya se pretende demarcar con el servicio de esos carros salón usados sólo en la línea Limón San José.

Segunda cuestión.—En vista del equivocado y peligrosísimo concepto de la Comisión dictaminadora, acerca de que es la United y sólo la United la que hace y debe hacer la calificación del banano, importa declarar que esa calificación tiene que ser contradictoria. La Cámara no puede, sin protestar, dejar pasar el criterio, mañana precedente de interpretación legal, que sienta la comisión contra los infelices y desamparados bananeros.

Tercera cuestión.—Importa y mucho explicar los incisos a) y b) de la cláusula segunda de este contrato. Según el inciso a) el que tenga 50 hectáreas sembradas de banano no tendrá derecho a contratos para las nuevas siembras, y según el inciso b) en los plantíos nuevos el particular tiene derecho hasta 250 hectáreas.

El absurdo es evidente y exige una perfecta aclaración.

Cuarta cuestión.—Por las cláusulas III y V la Compañía se compromete a notificar a la Secretaría de Fomento la decisión de aumentar sus plantaciones y en qué extensión y queda sometido a la inspección y vigilancia del Estado el cumplimiento de los contratos con los particulares.

El objeto de estas estipulaciones es múltiple; averiguar la cantidad exacta de hectáreas cultivadas, ya por la Compañía ya por los particulares; vigilar si las siembras nuevas se hacen en la proporción de ley y si se respeta el máximum que los particulares pueden cultivar, pero tal como están consig-

nadas son puntos menos que inútiles, puesto que si no se impone a un departamento especial la tarea de constatar los datos que envíe la Compañía, y si a ésta no se le exige la presentación de los planos de sus fincas, los fraudes serán diarios y la ley quedará burlada. Se hace, pues, necesario crear un servicio especial de agrimensuría bajo la dependencia de la Dirección General de Obras Públicas o de la Estadística, que revise sobre el terreno los planos y constate los informes de la Compañía y de los particulares. Al pago de tal servicio debe ayudar la Frutera.

Quinta cuestión.—La cláusula III dice que la Compañía podrá para exportar su banano construir sin autorización legislativa, en sus propios terrenos, las líneas férreas, extensiones o ramales que necesite.

Esta concesión es enorme e inusitada, a lo que entiendo, en la legislación ferrocarrilera de los grandes países; pero a más de eso la palabra exportar parece indicar que la compañía tiene derecho a entroncar, sin permiso también, con la línea nacional que va a Limón y es ese un privilegio tan grande y peligroso que no creo fuera la intención del Gobierno concederlo.

Aparte de éstas ya se han oído y se oirán otras objeciones que no repito por no cansar más al Congreso, y porque tendrían mejor oportunidad en una discusión de detalle, si es que puede hacerse después de la desgraciada aprobación de estos contratos.

Pero yo no lo creo. En otras solemnes ocasiones esta Cámara ha dado muestras de que tratándose de los grandes, de los vitales intereses nacionales, ceden todas las conveniencias de amistad.

Acusados ignominiosamente, condenadas por el país entero las desventajas y los males de estos contratos y buscados con tesón pero no encontrados los beneficios que de ellos se deriven, qué nos resta a nosotros que hacer?

Rechazarlas, rechazarlas con indignación y luego rodear al Gobierno de la República y sostenerlo en los trances que lo esperan, olvidando rencores y viejos resentimientos.

En este inmenso peligro, el país vería con hondo y prolongado regocijo que los hombres de la derecha y los hombres de la izquierda se dieran la mano, sin distinción de partidos, en la obra urgente y sagrada de la defensa nacional.

Sería un espectáculo hermosísimo en medio de las divisiones, de las angustias y de las calamidades que nos afligen.

Y ese sería quizás el argumento más práctico para demostrar al yanqui que el terreno de nuestra soberanía legislativa no es únicamente un campo de batalla; que la idea de patria, la idea por excelencia, no es un recurso de política o la propiedad exclusiva de un partido, sino que ella es la luz vivificante que tiempla nuestras conciencias y fortifica nuestras almas, y baña y hace germinar del pequeño terruño el amor común en el seno de la justicia y de la armonía del pueblo; que ella es para todos nosotros la fuerza perenne de conservación y perfeccionamiento, que nos impone y nos demanda más que el mutuo respeto; el sacrificio de una parte de nuestros más nobles y más señaladas tendencias, la renuncia de nuestros resentimientos, un abrazo fraternal en torno del estandarte nacional amenazado.

Felices y recordados nosotros si infligimos esta derrota a los conquistadores de Boston. Es probable que por unos meses de las oficinas del trust partirán órdenes de guerra, pero de este palacio, de este Congreso y de aquellos ministerios, con el apoyo de todo el país, también saldrán las justas y legales represalias.

Nosotros sabremos deshacer y romper sus maquinaciones y a la potencia artificial de sus millones, procreados por nosotros, opondremos la fuerza y la justicia de los pueblos libres en lucha por su libertad.

Recordad señores, que con el voto de hoy la patria vivirá o comenza-

rá la agonía de una muerte vergonzosa: ante los ojos del mundo nos habremos hecho merecedores de la tutoría que la aprobación de éstos contratos significa, o de la libertad que es lo que el rechazo de ellos represente.

Libertad! Sí, el don más preciado de Dios! Libertad! Sí, la continuación de la patria de nuestros abuelos, la vida de nuestro genio y de nuestra raza. Libertad! Sí, la sensación de dominio y de progreso propios, el orgullo de saber que el extranjero que pisa nuestro suelo es nuestro huesped, pero no nuestro amo, que el advenedizo que se instala aquí lo hace bajo el imperio de nuestra Constitución y de nuestras leyes.

Libertad! Adorable libertad, aún cuando en tu nombre nos vengan miles males, benditos sean esos dolores si aún vives entre nosotros y con tu presencia alientas los hijos de esta patria atribulada.

(*La República*, 21 de abril de 1908).

Carta de don Rafael Yglesias C. al Licenciado don Ricardo Jiménez O.

Señor Licenciado don Ricardo Jiménez

Pte.

Señor:

Correspondo al deseo manifestado por Ud. en su carta circular, recibida ayer, de conocer mi opinión respecto a los contratos celebrados con el Gobierno por las Compañías "*La Northern*", "*Ferrocarril de Costa Rica*" y "*United Fruit Co.*", pendientes actualmente de la resolución del Congreso.

De los contratos que se discuten me parece que el de rescisión de varias cláusulas del contrato Astúa-Pirie nada tiene de objetable; en él se renuncian, por la *Compañía del Ferrocarril de Costa Rica*, varias concesiones de no escasa importancia para el país y Mr. Keith su pretendido derecho a las prolongaciones o ramales de ferrocarril que pudieran construirse por compañías o particulares, derecho originado por las estipulaciones de contrato general Soto-Keith de 1884. Bastan estas renuncias y, de quedar en pie a favor del Estado, las estipulaciones contenidas en las cláusulas primera a cuarta del contrato Astúa-Pirie, para que a mi modo de ver sea recomendable en todo sentido la aprobación del contrato que se discute.

Respecto al segundo contrato, o sea el celebrado entre el Gobierno y la *United Truit Co*, para la explotación y exportación de bananos, siento manifestar que difiero en absoluto del criterio del Gobierno y de quienes como él—casi todo el país—creen necesario gravar la exportación de la fruta, ya como principio de justicia y de equidad, según unos, por los grandes provechos que el negocio deja a sus dueños, o ya, como medio, según otros, de hacer sentir, de imponer más bien, la autoridad del Estado a la Compañía Frutera por la forma en que ella se encuentra establecida en el país, la de un verdadero "*trust*" En el primer concepto, considero el gravamen ínadmisible por cuanto pesa sobre todo la industria, hoy y mañana, sin medio de hacerla efectiva sobre la compañía exportadora únicamente, desde luego que ella por contratos privados con los particulares se reservó el derecho de rebajar, del precio convenido, el tanto que, como impuesto, llegare a establecerse durante la vigencia de los contratos. Buscarle remedio a este inconveniente es, en mi concepto, tiempo perdido a no ser que contra todo principio de equidad y de justicia o en contraversión de tratados internacionales vigentes, se pretenda penetrar en el derecho privado de los convenios o en gravar

de modo especial el comercio de los extranjeros en el país. Esto, por absurdo, ni se supone ni se discute.

En el segundo concepto, el camino elegido es el menos eficaz y el más impropio a las conveniencias y a la dignidad del Estado por cuanto éste, por recibir el impuesto y a cambio de él, legaliza en un contrato la situación de hecho creada por la Compañía Frutera y le extiende sus prerrogativas en el negocio en general y en la zona productora, de tal manera y en tal forma, que definitivamente la convierte en árbitro absoluto de esa industria y de aquella región. Y si a esto se agrega que como aditamento se reconoce a la Northern, en el contrato tercero como sustituta de la compañía inglesa en la explotación y administración del *Ferrocarril de Costa Rica*—alma de todo aquel movimiento, arteria de aquella vida—tenemos por fuerza que admitir que por una cantidad insignificante, como la que representa el impuesto establecido, hemos legalizado y autorizamos de plano el "*trust*" bananero, no por el término de veinticinco años que reza el contrato segundo sino por setenta y tres años que la Northern, compañía pariente de la *United*, retendrá el expresado ferrocarril. A este inconveniente, dicen algunos, auméntese el impuesto, es decir, acabamos de aplastar a los pequeños productores, a los particulares con esta y otras cargas que el contrato les impone; y de este modo se deja caer sobre ellos el peso del Estado ¿para qué? Para obligarles a vender sus propiedades a la Compañía Frutera y procurar así que desaparezca hasta el último vestigio costarricense de aquella zona y la última esperanza de nacionalizarla. ¡Este remedio es peor que la enfermedad!

Conoce muy bien el país mi concepto de los monopolios, mi resolución firme por la industria libre. Combatí aquellos, cuando se ejercieron sobre la moneda, por el *Banco de Costa Rica*, sobre el tabaco, por el Estado. Quise abolir el del aguardiente y emprendí camino contra el del tráfico ejercido por la *Compañía del Ferrocarril de Costa Rica*. Yo no admito como bueno ningún impuesto sobre la exportación de ningún producto nacional y guiado por este criterio concedí a la *United Fruit Co.*, en 1900, la exención de derechos de exportación del banano por diez años y juzgo ahora mala toda providencia encaminada a proscribir esa exención.

La industria del banano se ha creado, como todas las demás, al amparo de nuestras instituciones y de nuestras leyes, y contribuye hoy, en mayor escala que otra cualquiera, al desarrollo de nuestra riqueza, y al progreso de la nación, ¿por qué, pues, hacer una excepción en ella gravándola de modo especial y sometiéndola en el contrato que se discute, aun en pequeños detalles de orden privado, a condiciones que no se avienen con los principios generales de economía y que tienden más bien que a nacionalizar esta industria a extranjerizarla en nuestro propio suelo?. Si ella es hoy el agente más poderoso de nuestra riqueza pública y motivo a la vez para que el Gobierno reciba directamente de la comarca donde se encuentra establecida una renta que por derechos de aduana, licores, etc., monta casi a dos millones de colones al año, ¿por qué gravarla, faltando a principios económicos salvadores, violentando el sentimiento nacional que nunca fué agresivo al capital extranjero é incurriendo en lamentables injusticias respecto de los pequeños productores? No se contenta el país con que el Gobierno reciba por causa de esa industria los dos millones de colones al año que el Comercio de la comarca le deja y quiere ₡ 250.000? Qué es esta suma comparada con aquella? Qué vale esta cantidad, si para conseguirla se legaliza en contratos una situación de hecho, un «trust» que se considera por algunos altamente ofensivo a la dignidad nacional? Se trata por ventura de ponerle precio a ésta? No. El señor Presidente de la República, autor de los contratos y Ud., el primero en usar su autorizada voz en el recinto del Congreso imponiendo gravámenes a esa industria, tienen criterio muy levantado y corazón muy limpio para ponerle precio, por este medio, a la dignidad

nacional ofendida; a ambos los conoce el país por sus obras y a los dos los conozco yo desde los bancos de la escuela donde me honró su compañía. No está, pues, comprometida la dignidad nacional en el momento presente; y si lo estuviera no sería medio aceptado de salvarla el impuesto que se desea; pero lo estará, sin duda alguna, en el porvenir y con ella nuestra soberanía, si por el afán de comparticipar ei Estado de las utilidades de la Compañía la consiente y aún la autoriza en su nueva forma de verdadero «trust», en que, por razón de los contratos y especialmente por el traspaso eche a la *Northern* del *Ferrocarril de Costa Rica*, vendrá desarrollándose indefectiblemente en el país.

En vista de esto ¿qué debe hacerse? No sería consecuente en mi crítica de los contratos si atendida la necesidad que el país tiene de esa industria y la conveniencia de su desarrollo, así como la ineludible obligación del Estado de proveer a todo esto, de modo ordenado y eficaz, si no indicase a renglón seguido de aquella crítica el medio que a mi concepto debe adoptarse en esta emergencia, como solución provechosa para todos y por lo tanto para el país.

Acepto, desde luego, como cierto que el monopolio establecido bloquea esa industria en Costa Rica; reconozco que, por uno u otro motivo, las fincas bananeras, además de las que a la compañía frutera pertenecen, están en manos de extranjeros. Es innegable, de otro lado, que la magnitud de los intereses pertenecientes a la *United Fruit* y a la *Northern* en la Comarca de Limón y su iniciativa y actividad llevadas hasta los más insignificantes servicios públicos de aquella zona y de aquel puerto, coartan, por razón de las mismas circunstancias en que se han creado y se mantienen, la acción previsora y regulizadora del Estado; admito, muy a mi pesar, que la inercia de los gobiernos y la indolencia de los costarricenses crecen de bulto ante aquella grandeza de intereses y aquellas energías, y comprendo, en fin, que ha llegado el momento de subsanar errores pasados generadores de esa situación y levantar allí, y donde quiera, dentro del país, el estandarte nacional, no como persecución y de odio ni al grito de guerra al capital extranjero, sino como enseña de paz, de orden, de libertad, de benevolente acogida a los hombres y a los capitales que arriben a nuestro suelo, al eco sonoro de los himnos levantados al trabajo remunerador, el más poderoso agente de grandeza y el más fuerte vínculo de solidaridad humana. Considerando así nuestra aspiración debe encaminarse a impedir que en aquella zona, por razón de las fuerzas que la vivifican, se pierda el control efectivo del Estado y se establezcan, contra la índole nacional y en mengua de nuestras instituciones, intereses extraños al concierto general del país. Debemos, pues, recobrar la propiedad del agente más poderoso de toda aquella riqueza, perdido por inexperiencia en 1884, es decir, la del Ferrocarril de Costa Rica, vía por donde discurren obligadamente nuestra producción y nuestro comercio, arteria vivificadora que tantos sacrificios impuso al país creando nuestra actual deuda extranjera y cuya explotación en beneficio casi exclusivo de la United no se compadece ni con los principios generales que rigen la materia ni menos aún con el espíritu del contrato que traspasó su servicio y explotación a la compañía inglesa. Sin penetrar no sólo por falta de tiempo pero de autoridad en las razones jurídicas que a este traspaso se opongan, me parece de sentido común inadmisible que ese ferrocarril de propiedad nacional, llamado a prestar sus servicios en condiciones de igualdad para todos, se convierta, practicamente, en un medio eficaz para que la compañía frutera ejerza el monopolio de la industria bananera en la región por él habilitada.

Pero la adquisición del ferrocarril se conceptúa como un imposible para el país por cuanto se supone que ella exigiría millones que no se tienen u otros medios de que se carece indispensables para llegar a ese fin. Yo no

lo juzgo así, lo que me parece imposible es admitir que una Compañía como la Northern alcance más allá, sobre ese particular, que el Gobierno de la República, que, por razones que no es del caso indicar, se encuentra indudablemente en condiciones, cuando busca el bien de la Nación, de vencer imposibles al parecer. Yo creo que, dentro de la esfera de los intereses nacionales radicados en el territorio patrio y siempre que se proceda en razón y en justicia, la acción del Gobierno es potentísima, y si persevera pacientemente en sus propósitos, llega a donde no se imaginan ni él ni sus gobernados. Mas—aceptando como una lisonjera ilusión ese propósito—le queda al Gobierno un camino más expedito, aunque no tan vasto, como el anterior para solucionar el complicado proplema de que me ocupo.

Ese camino es el siguiente: la industria bananera es sin duda alguna de suma importancia para el país y su desarrollo implica, en gran parte, nuestro porvenir. Debemos pues, ensancharla poderosamente, habilitando nuevas tierras, las de Sarapiquí y San Carlos u otras más próximas a la zona hoy en producción. Para ese ensanche proceda el Gobierno, previo estudio de las localidades, a construir ramales de ferrocarril para el acarreo, a la línea principal, de los bananos que en las nuevas zonas se produzcan. Para el trasporte y embarque de estos en Limón que efectúe con la Northern un contrato igual al *firmado por ella en mi segunda administración en 1900, por el cual se obligó a recibir y correr en sus líneas los trenes y carros procedentes o dirigidos a ramales o ferrocarriles del Gobierno mediante moderada compensación* de fletes según las distancias recorridas. Aplicado así ese contrato a la línea general de Alajuela a Limón y vigente hoy respecto de las líneas de la Northern, los productos procedentes de las nuevas zonas irán sin obstáculo ni recargo alguno a las bodegas de los barcos que deban trasportarlos a los mercados extranjeros.

La nueva producción que así se obtenga, está, prácticamente, libre de ser monopolizada, por cuanto permitirá a cualquiera otra Compañía o particular concurrir, como la United, a la compra del fruto en nuestro suelo. Ahora bien, si la United por cuanto es más poderosa que ninguna otra Compañía ya formada o que se forme, en lo futuro llegare a absorber también aquellos nuevos productos, lo haría, pero en lucha franca y leal, por triunfos contra los cuales sería temerario oponerse con perjuicio de los verdaderos intereses del país vinculados con esa industria.

En cuanto al impuesto que *voluntariamente conviene la United en pagar* al Gobierno por la explotación de bananos, yo lo aplicaría a mejorar el precio actual que ella paga a nuestros productores en el tanto representado sobre los racimos que ella produce.

Puesto el Gobierno en el camino que indico debería declararse por una ley del Congreso la exención de todo impuesto de exportación sobre el banano por un período no menor de veinticinco años, a fin de que nacionales y extranjeros que cultiven las zonas habilitadas por el Gobierno y, las nuevas compañías que quisieran concurrir a la compra de ese producto, se encontraran ampliamente garantizadas en su industria y en su comercio.

Con este proyecto se pierde la ilusión, ya formada, de percibir un nuevo impuesto. pero ¿qué importa eso si el Gobierno cumple, en cambio, de mejor manera, su misión, regulariza la producción actual de bananos, nacionaliza las nuevas y obtiene por cada millón más de racimos que el país produzca, cerca de ₡ 200,000 al año de aumento en sus rentas por el ensanche comercial de la zona productora?

No hay duda alguna que a cambio de prescindir del impuesto en discusión sobre los bananos, obtendrá el Gobierno, de la United y de la Northern, otras muchas concesiones no indicadas en esta limitada exposición

de ideas pero de importancia suma para el país; que permitieran sobre todo circunscribir la acción de ambas compañías en Costa Rica a lo extrictamente justo y equitativo, sin propósitos agresivos a nuestras justas aspiraciones de pueblo independiente y libre.

Aprovecho esta oportunidad para suscribirme de Ud. atento servidor,

R. YGLESIAS

San José, agosto 21 de 1907.

(*La República*, 22 de agosto de 1907).

Fórmulas de Contratos

que tiene en uso

la United Fruit Company

en Costa Rica

Contrato de compra de bananos

Artículo primero.—Por período de tiempo comprendido entre esta fecha y . . . . La Compañía conviene en comprar al contratista todos los bananos exportables que puedan producir todas las fincas de que adelante se hablará. El contratista a su vez, se obliga, en su nombre propio, en el de sus sucesores universales y particulares, a vender exclusivamente a la Compañía todos los bananos exportables que puedan ser producidos en las fincas del contratista y las demás que se indiquen, en el plazo antes indicado.

Artículo segundo.—Se entienden por bananos exportables los racimos que contienen 7, 8, 9 manos o más, que se hallan en buen estado para la exportación, esto es: que sean verdes y limpios, que no estén magullados, manchados, sucios, dañados, quemados por el sol o desperfeccionados por cualquiera otra causa, que hayan sido cortados después de la hora fijada, en el artículo tercero de este contrato, en el grado de madurez y de acuerdo con las condiciones requeridas por la Compañía y previstas en este contrato. Es condición indispensable para la aceptación de los bananos que cada una de las manos de cada racimo tengan 10 o más dedos, bien desarrollados, especialmente la mano de la punta, o sea la octava o novena mano, según la clase de racimo, respectivamente, la cual deberá tener diez o más dedos tan bien desarrollados como los dedos de las manos inmediatas anteriores. La Compañía, sin embargo, se reserva el derecho de comprar al contratista los racimos de 6 manos, cuando a bien lo tenga y cuando los necesite y el contratista a su *vez se obliga, desde luego, a venderlos exclusivamente a la Compañía cuando ella los solicite.* Las seis manos de un racimo de esta clase deben tener diez o más dedos bien desarrollados, especialmente la mano de la punta o sea la sexta mano, la cual, deberá tener diez o más dedos tan bien desarrollados como los dedos de las manos inmediatas anteriores.

Artículo tercero.—La Compañía conviene en dar al contratista a partir de esta fecha órdenes para la corta de banano a lo menos una vez por semana, excepto en los casos especificados en el artículo décimo de este contrato. Aun cuando la Compañía no hubiere dado al contratista orden para la corta de banano con la anterioridad prevista para determinados embarques, o solamente le hubiera dado órdenes para cortar un número limitado o determinado de racimos, no obstante eso podrá por medio de su representante en cualquier momento dado dar al contratista orden para cortar un número determinado de racimos o un número adicional de racimos, según el caso, y el contratista portará y entregará antes de la hora fijada para la entrega el número determinado o el número adicional de racimos, pero en caso de que le fuera imposible al contratista dar cumplimiento al recibir dicha orden dará aviso al representante de la Compañía de la imposibilidad en que está para dar cumplimiento a la orden, a fin de que la Compañía pueda obtener de otras personas, los bananos que necesite. La omisión o negativa del contratista a dar cumplimiento a la orden de corta, o a efectuar las entregas a su debido

tiempo en la forma especificada en este contrato, dará derecho a la Compañía para para omitir el darle aviso de corta al contratista para el embarque siguiente y también dará derecho a la Compañía para rehusar los bananos del contratista en ese siguiente embarque. La orden para la corta de bananos se dará al contratista antes de la una de la tarde y dicha orden se tendrá por debidamente comunicada al contratista mediante avisos colocados en lugares adecuados que determine de antemano la Compañía.

Si la Compañía desea que el Contratista corte un número limitado de racimos, dicho número deberá indicarse en el aviso de corta; el aviso también especificará el grado de madurez de los bananos que deben cortarse. El Contratista, para cada corta, deberá regirse por los términos y condiciones del aviso de que se ha hecho mención. Aunque el aviso anteriormente mencionado expuesto en lugares adecuados se considera como suficiente notificación al contratista, la Compañía podrá, por su propia conveniencia, dar aviso al Contratista en otra forma, por ejemplo: por telégrafo, por teléfono, por escrito o verbalmente, o por medio de sus empleados o dependientes, haciendo saber a los administradores o mandadores del Contratista. El Contratista acepta desde luego esos avisos o notificaciones como órdenes válidas para cortar banano, según este convenio.

Artículo cuarto.—En caso de que la Compañía sin tener excusa legal suficiente, dejare de dar orden para cortar banano a lo menos una vez en cualquiera semana dada, no podrá en la siguiente corta rechazar bananos, bajo pretexto de que su madurez es excesiva.

Artículo quinto.—El Contratista se obliga a comenzar la corta de bananos a las seis de la mañana del día siguiente a aquel en que el aviso de corta le fuere entregado a su administrador o le fuere notificado en la forma indicada en el artículo tercero y se compromete a entregar todos sus bananos a orillas de las líneas del Ferrocarril de Costa Rica, de la Northern Railway Company, de la United Fruit Company o de las líneas con las cuales esas estuvieran conectadas y como sea más conveniente para ambas partes. No obstante esto último el radio de entrega de bananos queda limitado a la milla 74 y 8 puntos (estación de Juan Viñas), por el Oeste. La entrega se hará en estaciones determinadas, sobre plataformas con piso, construidas por el contratista, situadas en lugares que designe la respectiva Compañía de ferrocarril. Dichas estaciones de entrega deberán situarse a una distancia no mayor de tres metros de la vía férrea. Los bananos que allí se depositen deberán ser inmediatamente cubiertos por el contratista con hojas de banano y protegerse de alguna manera eficaz contra el sol y el mal tiempo. La Compañía cargará en los trenes de la respectiva Compañía de ferrocarril los bananos que allí se depositen. Las entregas o depósitos de bananos en los lugares mencionados, los hará el contratista antes de las seis de la tarde del mismo día de la corta. Sin embargo, si el tren de bananos llegare a la estación respectiva después de esa hora, todos los bananos del contratista que se encuentren en dicha estación serán recogidos si reunen las condiciones estipuladas en este contrato. La Compañía podrá rehusar la aceptación de cualquier racimo de bananos del contratista, cortado con anterioridad a la hora de la orden de corta, o que no reúna las condiciones de este contrato.

Artículo sexto.—Si la Compañía por su culpa dejare de aceptar dentro de las cuarenta y ocho horas siguientes a la notificación del aviso de corta, los bananos del contratista depositados en la plataforma, este último tendrá derecho para hacer que sus bananos sean contados y clasificados por otros dos contratistas productores y si dichos bananos en todo sentido, reunen las condiciones exigidas en este ontrato, la Compañía pagará el precio de ese banano en la forma establecida en este contrato y de acuerdo con dicha

cuenta y clasificación que deberán presentar por escrito los productores que la hayan hecho,

Artículo sétimo.—Todos los días, sin excepción, son hábiles para la corta y entrega de los bananos, pero la Compañía procurará no exigir ese trabajo los domingos.

Artículo octavo.—Con el objeto de que la Compañía pueda arreglar debidamente el servicio de vapores para el transporte de los bananos que le entreguen los contratistas, el Contratista se obliga a suministrar a la Compañía, cuando se lo pida, un cálculo aproximado o informe del número y calidad de los bananos que le será posible entregar en determinada semana. Cuando medie tal cálculo o informe el contratista queda obligado a entregar a la Compañía en la semana de que se trate, poco más o menos la cantidad ofrecida; la diferencia no deberá exceder ni bajar de un cinco por ciento de la cantidad fijada en el informe y el banano efectivamente entregado.

Artículo noveno.—La Compañía pagará el precio de los bananos aceptados por sus recibidores en las oficinas de San José o Limón, ya sea en letras sobre Nueva York o en alguna casa acreditada en los Estados Unidos Unidos de Norte América, a sesenta días vista, o en moneda del país al tipo de cambio a que compren letras de la misma naturaleza en el Banco de Costa Rica, el día en que se haga la liquidación de dicho precio. Los precios que la Compañía pagará por los bananos serán los siguientes: por cada racimo de nueve o más manos, cincuenta centavos oro americano: por cada racimo de ocho manos, treinta y siete y medio centavos oro americano: por cada racimo de siete manos, veinticinco centavos oro americano; y por cada racimo de seis manos, cuando la Compañía resuelva comprarlos, doce y medio centavos oro americano.

Artículo décimo.—Las obligaciones contraídas por la Compañía en el presente contrato quedarán en suspenso, en todo lo que se refiera a las plantaciones del contratisra especificadas en esta escritura; en los siguientes casos: *Primero:* Si el Ferrocarril de Costa Rica, o los de la Northern Railway Company o en los ferrocarriles que se conecten con aquellos, no pudieren por una causa cualquiera transportar la fruta al muelle o muelles del puerto, por el cual generalmente exporta los bananos la Compañía; *Segundo*: Si el puerto usual en este país, para la exportación o el de importación en otro país, estuvieren cerrados por motivo de guerra, epidemia o por cualquiera otra causa, o si las condiciones del tiempo en el puerto usual de exportación son tales que sea imposible cargar la fruta; *Tercero:* Caso de que esté impedida la Compañía para recibir o exportar los bananos por fuerza mayor o caso fortuito. *Cuarto:* Caso de que el número de racimos ofrecidos para la entrega por el contratista de sus plantaciones sea durante cuatro semanas consecutivas menor de un promedio de doscientos cincuenta racimos por semana, respecto de cada una de las fincas en esta escritura enumeradas. *Quinto:* Caso de que la descarga en el puerto usual de destino en el país extranjero, o el transporte del puerto usual de exportación al de destino, o el transporte dentro del país mismo de destino, estén impedidos por alguna disposición de las autoridades de ese país o por guerra, huelga, interrupción de ferrocarriles de ese país u otras causas, que estén fuera del contrato de la Compañía. La suspensión del contrato por cualquiera de las causas anteriormente dichas, durará por el tiempo que subsista la causa que motiva estas medidas. En caso de que la Compañía, por ignorar la existencia de tal causa o si antes de que la causa existiere hubiere dado al Contratista una orden de corta, podrá sin embargo la Compania revocar esta orden y el Contratista queda obligado a respetar tal revocatoria; pero la Compañía estará en tal caso obligada a pagar todos los racimos ya cortados y entregados, de acuerdo con la orden dada con anterioridad al aviso de revoca-

ción, siempre que esos racimos reunan naturalmentc todas las condiciones específicas en este contrato.

Artículo undécimo.—Ambas partes declaran y reconocen, conforme está resuelto por el Tribunal de Casación de la República, que los contratos de la índoie del presente constituyen una modificación o limitación del derecho de propiedad, por cuanto la obligación de entregar el banano a la Compañía pesa directamente sobre fincas determinadas y es exigible no solo de los actuales dueños, sino también de los que en lo futuro llegaren a ser propietarios de la finca y a tener sobre las mismas, derecho de cualquier clase. En consecuencia de lo expuesto, es la voluntad de intención de las partes, que el presente convenio se ha considerado como una limitación o modificación del derecho de propiedad del contrattista, sobre las fincas enunciadas en este contrato, y en consecuencia, quieren que se inscriba en el Registro de la Propiedad, a fin de que perjudique a cualesquiera terceros, cuyo derecho sobre las mismas fincas conste en documento que se presente al Registro para su inscripción, con posterioridad a esta escritura.

Artículo duodécimo.—El contratista concede desde luego derecho permanente a la Compañía para construir a través de las fincas a que este contrato se refiere, las líneas telefónicas y telegráficas que la Compañía decida establecer para conectar sus oficinas con las plantaciones del Contratista, sin que por esta servidumbre tenga la Compañía que pagar suma alguna al contratista,

Artículo décimo tercero.—El contratista concede desde luego a la United Fruit Company a la Northern Railway Company y a la Compañía del Ferrocarril de Costa Rica, el derecho y la autorización necesarios para ocupar en las fincas a que se refiere este contrato, una faja de terreno de cincuenta pies de ancho o sean quince metros, veinticinco centímetros, de largo y en la dirección que fueren necesarios, ya sea para construir nuevas líneas o ramales de ferrocarril, ya sea para extender o desviar las líneas existentes de esas Compañías o las que ellas exploten, *sin que esas Compañías estén obligadas al pago del precio de la faja que ocupen, ni a indemnización de ninguna clase.* Tales fajas una vez ocupadas pertenecerán, en plena propiedad, a la Compañía respectiva, la cual podrá exigir la correspondiente escritura pública, inscribible en el Registro de la Propiedad. Igualmente concede el contratista derecho permanente a la Compañía para construir, operar y explotar a través de las fincas en esta escritura referidas, las líneas de tranvía que considere convenientes para el transporte del banano o de cualquiera otros productos, ya sea que procedan de fincas de propiedad de la Compañía, ya sea que procedan de fincas de particulares, sin que por ello tenga la Compañía que indemnizar nada al contratista, ni por la construcción de la línea del tranvía, ni por el ejercicio de la servidumbre resultante de la operación y explotación de la misma.

Artículo décimo cuarto.—Para todos los efectos de este documento se tendrá por único domicilio de las partes, la ciudad de San José de Costa Rica.

Artículo décimo quinto.—Por razón de la compra y exportación de los bananos del contratista, la Compañía está obligada a pagar al Gobierno de Costa Rica un centavo oro americano por cada racimo de banano exportado, de acuerdo con el decreto número 82, del 7 de jnnio de 1909 y contrato celebrado con el Ejecutivo en esa misma fecha, y en virtud de ese decreto y ese contrato, la Compañía está exenta de pagar por la industria y exportación del banano, hasta el 24 de octubre de 1930, ninguno otro impuesto, contribución, gravámen o derecho distinto del mencionado. Es entendido y convenido entre las partes, que los precios que conforme el Artículo Noveno del presente contrato deben pagarse al Contratista, están basados y han sido fijados en proporción y de acuerdo con el impuesto que actualmente paga la Com-

pañía, según los citados decreto y contrato. *Por tanto, se conviene en que si por cualquier motivo o razón llegare a establecerse sobre la industria, explotación, transporte o exportación de bananos, impuestos, contribuciones, gravámenes o derechos distintos de los establecidos hasta ahora, ya sean nacionales, fiscales, locales o municipales, los precios estipulados en el Artículo Noveno, que deben pagarse al Contratista, serán reducidos en la suma que dichos impuestos, contribuciones, gravámenes o derechos excedan al impuesto que hoy paga la Compañía de conformidad con el Decreto número 82 y Contrato de 7 de julio de 1909,*

Artículo décimo sexto.—El presente contrato afecta y grava todos los cultivos de bananos o fincas de bananos que fuera de las que en esta escritura se expresa, llegaren a adquirir los otorgantes, ya sea en su nombre propio o en nombre de las propiedades que actualmente representan o lleguen a representar, durante toda la vigencia de este contrato, en el litoral del Atlántico, en las zonas habilitadas por líneas de ferrocarril o tranvías, desde la costa hasta la zona de cultivos de Juan Viñas como límite Oeste, según se expresó en el Artículo Quinto de este contrato. *También se considera como contratos en los términos y condiciones anteriores, todos los cultivos de bananos y fincas de banano que pertenezcan a las demás personas, Compañías o empresas, que dependan o lleguen a depender de los contratistas o en las cuales los mismos señores tengan o llegan a tener interés de cualquier clase. En este caso los contratistas notificarán, conjunto o separadamente, a la Compañía todos los detalles necesarios relativos a las fincas de las persona, compañías o empresas anteriormente dichas,* a efecto de que tales datos sirvan para la inscripción del presente contrato en cada una de dichas fincas. En la misma forma notificarán los contratistas, cualquier compra o arrendamiento de bienes inmuebles que haga en favor de ellos, para los efectos de la inscripción de este contrato, en las fincas respectivas, en la forma indicada anteriormente y en las regiones al principio de este artículo referidas.

Artículo décimo sétimo.—Es entendido que si más adelante la Compañía llegare a conceder a los demás productores ventajas de cualquier clase, ya sea que se tratare de mejoras o de aumentos en el precio de los bananos o de cualesquiera otras circunstancias, el contratista y demás personas, compañías o empresas que de él dependan, gozarán de las mismas ventajas, en igualdad de condiciones, concedidas a los otros productores que con la Compañía hubieren celebrado contrato de compra venta de bananos.

Contrato de arrendamiento de tierras

«Nosotros . . . . mayor de edad, casado . . . norteamericano . . y vecino de la ciudad de Limón, en su carácter de apoderado generalísimo de la UNITED FRUIT COMPANY, de Jersey City, y . . . . . . mayor de edad, agricultor y vecino de . . . . . . hemos convenido en el siguiente contrato:

Para mayor claridad se establece que la UNITED FRUIT COMPANY se conocerá con el nombre de «*La Compañía*» y el señor . . . . se denominará «*El Contratista*».

Artículo primero.—La Compañía conviene en dar en arrendamiento a Contratista un lote de terreno que mide . . . . . . hectáreas . . . . . . metros cuadrados que es parte de la finca . . . . que adelante se describirá, de propiedad de la Compañía. Como precio del arrendamiento el Contratista pagará a la Compañía . . . . debiendo hacer los pagos por adelantado. Es entendido que la falta de pago de una de las mensualidades a su debido tiempo, *dará derecho a la Compañía para dar por terminado el presente contrato y consiguientemente dará derecho también a la Compañía para entrar en la posesión inmediata del terreno dado en arrendamiento con todos los cultivos y mejoras en el mismo existentes, sin necesidad de requerimiento alguno, sin que el Contratista tenga por ese motivo derecho a indemnización de ninguna especie por los perjuicios que al Contratista pudieran resultarle.*

Artículo segundo.—Es entendido que el presente contrato de arrendamiento se otorga con el único objeto de que el Contratista dedique el terreno al cultivo y plantación de . . . . . . ; por consiguiente dicho Contratista no podrá en ningún caso emprender en él ninguna otra clase de cultivos, salvo que medie acuerdo entre el Contratista y el Superintendente de Distrito, y ese acuerdo sea aprobado por el Administrador de la Compañía. *En ningún caso los cultivos que se verifiquen deberán perjudicar los intereses de la Compañía* y deberán además hacerse en un todo de conformidad con las *indicaciones del Superintendente de Distrito.*

Artículo tercero.—El Contratista no podrá hacer sobre el terreno arrendado construcciones de ninguna clase, excepto aquellas que fueren absolutamente indispensables para la buena explotación del terreno arrendado, pero éstas no podrán llevarse a cabo, en ningún caso, si no es con autorización escrita del Superintendente de Distrito. No obstante que medie tal autorización, la construcción que se verifique deberá ser retirada del terreno tan pronto como la Compañía lo exigiere, siempre que ésta dé aviso al Contratista con treinta días de anticipación.

Artículo cuarto.—Sin responsabilidad de ninguna clase ni obligación de indemnizar suma alguna al contratista, podrá la Campañía dar por terminado este contrato cuando a bien lo tenga, sin más trámite que el de avisarlo al contratista por escrito o de palabra con treinta días de anticipación. No será obstáculo para el ejercicio de esta facultad la circunstancia de que el contratista no haya podido aprovecharse, en todo o en parte, de las plantaciones o

cultivos que haya, ya porque éstos requieren para su desarrollo y aprovechamiento un tiempo mayor del que tuvieran de plantados, ya por cualquier otro motivo. La prueba del aviso a que esta cláusula se refiere podrá hacerla la Compañía por medio de dos testigos que declaren haber entregado al contratista la carta de aviso, o haber presentado la comunicación que a dicho contratista se le haya hecho de palabra de quedar terminado el contrato. El aviso que se dé de acuerdo con lo anteriormente dicho deberá ser firmado por el señor Administrador de la Compañía, por el Superintendente de Agricultura o por la persona que éstos comisionen al efecto.

Artículo quinto—Queda absolutamente prohibido al contratista subarrendar o traspasar este contrato, o enajenar o gravar en cualquier forma los cultivos y mejoras que llegare a establecer. Lo que en contra de esta disposición se hiciere no tendrá valor alguno y dará derecho a la Compañía para dar por terminado este contrato y para entrar en posesión del terreno arrendado con todos sus cultivos y mejoras sin que esté obligada con ello la Compañía al pago de suma alguna por tales cultivos y mejoras ni por daños y perjuicios de ninguna especie.

Artículo sexto.—Si antes no hubiera puesto término la Compañía a este contrato de acuerdo con lo dicho antes, este arrendamiento durará hasta el día. . . . de . . . . de mil novecientos . . . . A la terminación de este contrato, ya sea por expiración del plazo o por cualquiera de los motivos apuntados anteriormente, el contratista se obliga a devolver a la Compañía el terreno tal como hoy lo recibe, *incluyendo además todos los cultivos y mejoras existentes en la época de la terminación del contrato sin obligación de parte de la Compañía de indemnizar al contratista suma alguna por ningún motivo.*

Artículo sétimo.—Cualquier porción de terreno que el contratista ocupare fuera de lo indicado en el artículo primero, queda sujeto en todo a las estipulaciones del presente convenio y desde luego queda autorizada la Compañía para exigir del contratista el pago de arriendo sobre el exceso ocupado.

Artículo octavo.—El contratista se compromete a vender *exclusivamente* a la Compañía todos los bananos que produzca el lote arrendado, en un todo de acuerdo con el contrato de compraventa de fruta que se celebrará entre las partes, relativo a los cultivos denominados. . . . . La Finca . . . . . . es propiedad de la Compañía y el lote arrendado se halla dentro de los siguientes linderos . . . . Se agregan y cancelan timbres por valor de . . . . y se reintegran con pliego de . . . . se firma el presente en . . . . el . . . . de . . . . , ... de . . . . »

El Certamen del Patriotismo

abierto por la Cooperativa Bananera Costarricense

La Cooperativa Bananera Costarricense abre un certamen de ideas en bien de la Patria, certamen que, por encarnar las más vivas aspiraciones del país y por concretar las más hondas medidas de previsión en pro de las futuras generaciones, ha creído poder llamar «*El Certamen del Patriotismo*».

La propiedad territorial es el principio básico de toda nacionalidad, y conservar los beneficios de su explotación a favor de los habitantes del país constituye una necesidad vital para el porvenir de la Patria.

Las vías públicas de transporte, caen bajo el dominio del Derecho Público y uno de los aspectos de la soberanía nacional que más importa conservar, es el *control completo* sobre tales vías, derecho al cual no de berenunciar ningún pueblo celoso de su autonomía.

A la consecución de estos altos fines tiende el presente Certamen del Patriotismo, que se abre con un primer premio para quien sugiera la mejor idea práctica sobre los siguientes extremos:

I.—¿Qué disposiciones,—legislativas, administrativas o de cualquier otro orden,—son necesarias para resguardar de manera permanente los terrenos que forman las reservas del Estado y los terrenos baldíos en la zona del Atlántico,—contra acaparamientos, en forma tal que lleguen a constituir un patrimonio exclusivamente nacional?

II.—¿Qué disposiciones prácticas,—legales, administrativas o de cualquier otro orden,—son necesarias en el sistema ferroviario de la zona Atlántica, para subordinar, de manera permanente, los actuales ferrocarriles, ramales y tranvías, si no lo estuvieren, y los que en el futuro se construyan, al tráfico rápido, barato, eficiente e igual para todos tanto en el ramo bananero como en el de fletes y pasajes, en interés y a beneficio del Estado y del público en general?

BASES DE ESTE CERTAMEN

1.ª—El Certamen se abrió el 20 de marzo y se clausurará el 15 de mayo próximo, a las 18 horas.

2.ª—Toda persona podrá tomar participación en él.

3.ª—Los trabajos serán escritos a máquina, en hojas de papel corriente para correspondencia epistolar y en idioma castellano; no podrán contener más de diez planillas, pero como apéndice podrán ir acompañados de las documentaciones, explanaciones, proyectos, etc., que se juzgue necesarios para robustecer la tesis. Serán firmados con pseudónimos y acompañados de un sobre cerrado que contenga por fuera el mismo pseudónimo y por dentro el nombre, apellidos y dirección del autor o autores. Serán remitidos antes de

la fecha de la clausura, con la siguiente dirección: «Señor Secretario de la Cooperativa Bananera Costarricense. Apartado 132, San José».

4.ª—El día de la clausura del Certamen serán enviados los trabajos recibidos al Jurado encargado de decidir, que estará integrado por los señores Licenciados don Alfonso Jiménez Rojas, don Claudio González R. y don Alejandro Alvarado Quirós, como propietarios, y los señores Licenciados don Gregorio Martín y don Rafael Herrera, como suplentes. El jurado se tomará 30 días como plazo máximo para dictar su fallo, en el cual deberá decidir, de manera categórica, cuál de los trabajos presentados merece el primer premio que se asigna y comunicar su decisión inmediatamente al Director de «La Tribuna», depositario de aquél, para que haga entrega de él a la persona favorecida. El premio será adjudicado con cualquier número de trabajos que se presente y no será diferido por ningún motivo. También otorgará el Jurado *Mención de Honor* a los dos trabajos que sigan en mérito al premiado.

5ª.—Todos los trabajos que se presenten al Certamen serán propiedad de la Cooperativa Bananera Costarricense, quien procederá a la publicación de aquellos que, a su juicio, revistan algún interés. El que resulte premiado y los dos que merezcan «Mención de Honor», serán publicados en los diarios de la Capital y reproducidos en folleto.

6.ª—Los trabajos no premiados, que deban publicarse a juicio de la Cooperativa, serán publicados con el nombre del autor, salvo que éste, en el sobre que contenga el pseudónimo, manifieste su voluntad contraria, en cuyo caso el sobre será destruido por el Jurado en el acto de emitirse el fallo.

COOPERATIVA BANANERA COSTARRICENSE

FLORENTINO CASTRO,
Presidente

CARLOS COLLADO,
Secretario

Decisión

En la ciudad de San José de Costa Rica, a las cinco de la tarde del veintinueve de mayo de mil novecientos veintiocho. Reunidos los individuos que componen el Jurado del Certamen del Patriotismo, abierto por la Cooperativa Bananera Costarricense, proceden a cumplir el encargo que se les diera, ajustándose a las bases establecidas al efecto por dicha sociedad, según aparecen del número de LA TRIBUNA del día tres del mes en curso: Después de haber examinado particularmente los veintiocho trabajos entregados el diez y seis del corriente por el señor Secretario de la misma sociedad, previa la deliberación del caso, a la cual han dedicado dos sesiones, por unanimidad de votos deciden lo siguiente:

1.º—Adjudicar el primer premio al autor o autores del trabajo que a juicio del Jurado lo merece, relativamente a los presentados y con respecto a las cuestiones propuestas, y que es el correspondiente al pseudónimo «Matineros». Abierto el respectivo sobre de identificación, resultan ser autores de ese trabajo los señores don José Guerrero y don Francisco M.ª Núñez. En consecuencia, se dispone dirigir la comunicación que corresponde, suscrita por los tres miembros del Jurado al señor Director de LA TRIBUNA a fin de que se sirva entregar el premio a los señores Guerrero y Núñez.

2.º—Otorgar Mención de Honor a los trabajos correspondientes a los pseudónimos «Abogados Asociados» y «El Clamor Nacional» que resultan ser de los señores Lics. don Manuel Sáenz Cordero y don Víctor Guardia Quirós, respectivamente. Por aparecer del sobre marcado con el pseudónimo «Politor» que el autor del trabajo respectivo no quiere que su nombre sea publicado, se destruye en el acto dicho sobre por medio del fuego. Se hace constar que cuando se abrió el sobre que contiene el trabajo que corresponde a «Ursus» se halló dentro el sobre de identificación abierto; que con el trabajo de «Latino» y el de «Homagno» no se recibieron sobres de identificación; que en los sobres de identificación recibidos con los trabajos de «Ella Oriente», «Juan de la Rosa» y «F. H. W. S.» no están escritos esos pseudónimos; y que con el trabajo del señor Jesús Murillo no se recibió sobre de identificación, pues el autor suscribió su trabajo y enseguida puso el pseudónimo «Cocobola». Para concluir, los individuos del Jurado manifiestan que la decisión expresada no significa que ellos personalmente estén en un todo de acuerdo con los autores de los trabajos en cuanto a la eficacia de algunas de las medidas que proponen, ni que dejen de ver en otros de los trabajos ideas más o menos útiles y dignas de ser publicadas.

ALFONSO JIMENEZ — ALEJANDRO ALVARADO QUIROS

C. GONZALEZ RUCAVADO

INDICE

	Pág.
A manera de prólogo	3
Trabajo que mereció el primer premio presentado por los señores don José Guerrero y don Francisco M.ª Núñez	9
Trabajo que mereció Mención Honorífica presentado por el Lic. don Manuel Sáenz Cordero	24
Trabajo que mereció Mención Honorífica presentado por el Lic. don Víctor Guardia Quirós	51
Exportación de racimos de bananos de Costa Rica, años 1883 a 1927	63
Trabajo seleccionado entre los diez de mayor mérito presentados por el Lic. don Enrique Guier Sáenz y don Alfredo Sáenz P.	66
Trabajo seleccionado entre los diez de mayor mérito presentado por el Dr. don Angel Zúñiga Huete	76
Trabajo presentado por don Manuel Antonio Gallegos	90
Trabajo presentado por don A. Benítez	96
Trabajo presentado por don Aquiles Cabezas Q.	105
Trabajo presentado por «Un Productor Nacional»	117
Trabajo presentado por «Latino»	123
Trabajo presentado por don Macabeo Vargas	127
Datos tomados del informe de la Costa Rica Railway Co. Ltd.	137
Yucatán y la International Harvester	138
Funcionarios en Progreso estorban a los americanos que compran sisal	141
Documentos históricos (Opiniones sobre los Contratos con la United Fruit Co., años 1907 y 1908)	145
Memorable discurso de don Ricardo Jiménez pronunciado el 13 de abril de 1908	147
Brillante discurso del Lic. don Ricardo Jiménez, pronunciado el 28 de agosto de 1907	153
Discurso del Lic. don Ricardo Jiménez, pronunciado el 2 de mayo de 1907	158
Discurso pronunciado por el Lic. don Ricardo Jiménez Oreamuno ante la Cámara Legislativa el 20 de abril de 1908	162
La Defensa Nacional.—Voto del Diputado Carlos M.ª Jiménez al discutirse en tercer debate los contratos de las Compañías aliadas	168
Carta de don Rafael Iglesias C. al Lic. don Ricardo Jiménez O.	176
Fórmulas de Contratos que tiene en uso la United Fruit Company en Costa Rica	181
Contrato de compra de bananos	183
Contrato de arrendamiento de tierras	188
El Certamen del Patriotismo abierto por la Cooperativa Bananera Costarricense	190
Decisión	192